8-й міжнародний авіакосмічний салон "Авіасвіт–XXI": враження та підсумки

6-7 стор.

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

Крила України

Друкований орган Міністерства оборони України

www.krula.com.ua

№ 40 (651) 1 – 5 жовтня 2012 року

НОВИНИ / КОМЕНТАРІ / ДОЗВІЛЛЯ / СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

ОЦІНКИ

"Склалося добре враження від професійної практичної злагодженої роботи офіцерів і солдат"



3 стор.



Генеральний конструктор

5,15 стор.



Випробування на "мобільність"

9 стор.



"Іспит" закінчився. Триває узагальнення даних

Ось і закінчилися навчання "Перспектива-2012". Основними місцями для Повітряних Сил, де найбільш інтенсивно кипіла бойова робота, вже звично були аеродром Бельбек, де проходив льотно-методичний збір винищувачів, і полігон Чауда, на якому випробовували свою влучність і вогневу міць зенітні ракетні війська.

Льотно-методичним збором винищувальної авіації керував заступник командувача Повітряних Сил з авіації – начальник авіації генерал-лейтенант Василь Нікіфоров. Серед головних завдань збору – підготовка льотного складу до несення бойового чергування в системі протиповітряної оборони держави, удосконалення методики виконання бойових стрільб по повітряних цілях вдень і вночі, забезпечення заходів бойової підготовки інших видів і родів військ Збройних Сил України, тренування розрахунків командних пунктів у наведенні винищувачів з практичним застосуванням озброєння літаків, набуття практичних навичок фахівцями озброєння з підготовки авіаційної техніки та засобів ураження до бойового застосування. Крім того, під час ЛМЗ льотчиками були здійснені експериментальні пуски керованих ракет в рамках процедури подовження їх ресурсу.

Закінчення на 8 стор.

СКЛАДОВА БОЄГОТОВНОСТІ

Авіатори отримали наступний модернізований Су-25М1

Авіатори 299-ї бригади тактичної авіації, що у Миколаєві, отримали модернізований штурмовик Су-25М1. Його із Запоріжжя з авіапідприємства “МіГремонт” перегнав особисто командир з’єднання полковник Володимир Помогайбо. На відміну від решти машин бригади оновлений літак має новий камуфляж – цифровий.

Як розповів досвідчений льотчик, після проведеної модернізації машина вела себе добре.

– Модернізований штурмовик має поліпшені льотні характеристики, які відіграють значну роль в його експлуатації. Ми дуже задоволені тим, що отримали ще один модернізований літак, – сказав полковник Володимир Помогайбо.

Командир авіаз’єднання додав, що на сьогоднішній день в бригаді несуть службу вже десять модернізованих літаків. Це п’ять Су-25М1, один Су-25УБМ1 і чотири Л-39М1.

До кінця року миколаївські авіатори мають отримати ще два модернізованих штурмовики. Ще два Су-25 пройдуть плановий капітальний ремонт.



“ПЕРСПЕКТИВА-2012”

Дмитро Саламатін:

“Міжвидова тактична група виконала поставлені завдання на “відмінно”

Незаконно сформоване угруповання на автомобілях висувається до населеного пункту і силовим методом намагається його захопити. Для їх знищення створюється міжвидова тактична група у складі високомобільних десантних військ, механізованих, артилерійських підрозділів, засобів ППО, груп спеціального призначення, Повітряних Сил та армійської авіації.



Саме за такою легендою на 240-му Центрі підготовки підрозділів 8-го армійського корпусу в рамках навчань “Перспектива-2012” проходило експериментальне тактико-спеціальне навчання з бойовою стрільбою. В його ході досліджувалися особливості управління та організація взаємодії міжвидових і різнорідних підрозділів, практично опробовувалися нові форми та способи застосування міжвидової тактичної групи.

Дії особового складу міжвидової тактичної групи оцінював безпосередньо Міністр оборони України Дмитро Саламатін, керівництво Збройних Сил України. До масштабного заходу, котрий проводився у два етапи, залучалося близько 900 військовослужбовців та 145 одиниць техніки.

...З вертольота Мі-8 здійснюється десантування парашутним способом із застосуванням керованих парашутних систем “Статус” підгрупи спеціального призначення у кількості 6 чоловік. Після приземлення спецназівці виходять до району призначення, де готують до застосування бойові човни.

В цей же час командир міжвидової тактичної групи полковник Михайло Забродський через фахівців бойового управління Повітряних Сил здійснює виклик літака Су-24МР для проведення повітряної розвідки. Екіпаж бомбардувальника-розвідника виявляє висування умовного противника та доповідає на командний пункт характеристику і координати цілей. Загалом участь у авіаційній компоненті навчань на 240-му Центрі взяли сім літаків: три бомбардувальники-розвідники Су-24МР та чотири бомбардувальники Су-24М.

Закінчення на 9 стор.

СПІВПРАЦЯ

Італійців цікавлять вантажні перевезення

Цього тижня у Вінниці відбулася робоча зустріч керівництва Командування Повітряних Сил Збройних Сил України з делегацією оперативного командування Військово-Повітряних Сил Італійської Республіки на чолі з командувачем оперативного командування Військово-Повітряних Сил Італійської Республіки генерал-полковником авіації Мірком Дзуліані. Українську сторону очолював командувач ПС Збройних Сил України генерал-лейтенант Юрій Байдак.

Іноземна делегація прибула в Україну для обміну досвідом щодо функціонування командного центру Повітряних Сил Збройних Сил України та визначення перспектив подальшого співробітництва. А особливо гостей з Апеннінського півострова цікавить можливість використання українських літаків Іл-76МД в рамках виконання Угоди про авіаційно-транспортні перевезення в інтересах італійської сторони.



Відкриваючи засідання, генерал-лейтенант Юрій Байдак зауважив, що сьогодні двостороннє співробітництво між Збройними силами обох країн набуває тенденції до пошуку нових підходів у його розвитку. Командувач Повітряних Сил переконаний, що візит до України, слугуватиме подальшому зміцненню та визначенню нових напрямів військового співробітництва між Повітряними силами Збройних сил України та Італійської Республіки.

– Я радий вітати Вас на Українській землі. Переконаний, що сьогоднішня зустріч і заходи, які передбачені програмою Вашого візиту до України, будуть сприяти взаємовигідній та плідній співпраці, – сказав командувач Повітряних Сил Збройних Сил України.

Під час робочого засідання зарубіжні гості взяли участь у брифінгах-презентаціях на теми “Сучасний стан та перспективи розвитку ПС ЗС України”, “Можливості використання літаків Іл-76МД в рамках виконання Угоди про авіаційно-транспортні перевезення в інтересах італійської сторони” й “Функціонування Командного центру та перспективи інтегрування і створення сучасної автоматизованої системи управління авіацією та протиповітряною обороною”.

У свою чергу, генерал-полковник авіації Мірк Дзуліані подякував за можливість відвідати Україну, ознайомитися з її Повітряними Силами, а також зауважив, що ця зустріч є гарним початком для подальшого співробітництва між обома державами.



Іноземні гості відвідали Військово-історичний музей Повітряних Сил Збройних Сил України, поклали квіти до пам’ятника загиблим льотчикам.

Крім того, у Вінниці італійці відвідали бригаду транспортної авіації, де ознайомилися з можливостями літака медичної евакуації Ан-26 “Віта”, а вже поблизу Києва їм представили авіаційну техніку та озброєння винищувальної авіаційної бригади. Також у столиці України відбулася протокольна зустріч з керівництвом Генерального штабу Збройних Сил.

Юрій Ігнат.
“Крила України”.
Фото автора.

ПОДІЇ

Вперше з 2002 року відбулося десантування бойової техніки

“Вперше за останні 10 років відбулося практичне десантування бойової техніки парашутним способом з літака Іл-76”, – повідомив 2 жовтня 2012 року командувач Сухопутних військ Збройних Сил України генерал-полковник Геннадій Воробйов, оцінюючи дії учасників тактичного навчання на Новомосковському полігоні у Дніпропетровській області.

За словами командувача виду Збройних Сил, при десантуванні військової техніки використовувалися нові вітчизняні парашути.

Як відомо, в рамках навчань “Перспектива-2012” на об’єктах Новомосковського загальновійськового полігона відбулося навчання посиленого парашутно-десантного батальйону окремої повітрянодесантної бригади. Дії близько 450 військовослужбовців підтримувала пара літаків Су-27. Зокрема, після проведення повітряної розвідки району десантування та нанесення повітряного удару парою винищувачів Су-27, понад 130 військовослужбовців та дві бойові машини десанту здійснили десантування парашутним способом з літаків Іл-76МД з метою остаточного знищення базового табору підготовки диверсійно-розвідувальних сил противника.

ЕКІПІРОВКА

Триває апробація нової форми одягу



“Навчання “Перспектива-2012” характеризуються апробацією та використанням новітніх зразків озброєння та спорядження”. На цьому наголосив Міністр оборони України Дмитро Саламатін під час перебування на 240-му Центрі підготовки підрозділів 8-го армійського корпусу Сухопутних військ ЗС України.

Глава оборонного відомства високо оцінив взаємодію міжвидових і різнорідних підрозділів під час експериментального тактико-спеціального навчання з бойовою стрільбою.

Він звернув увагу на те, що на полігоні військовослужбовці Збройних Сил України діяли у новій експериментальній формі одягу, яка якісно відрізняється від попередніх зразків.

– Вона дуже зручна, не заважає рухатись, хлопцям дуже подобається, – зазначив Дмитро Саламатін.

Міністр оборони України також підкреслив, що завдяки використанню елементів системи С4і вдалося забезпечити наочність навчань.

– Ми спостерігали за діями військовослужбовців в режимі “он-лайн”. Це наш перший подібний досвід, який активно впроваджуватиметься в практику бойового навчання, – наголосив він.

Як підкреслив Дмитро Саламатін, на сьогодні пріоритетними для Міністерства оборони України є визначені Президентом України – Верховним Головнокомандувачем Збройних Сил України завдання щодо підтримання високої бойової виучки особового складу, створення компактних та ефективних Збройних Сил, підвищення соціального статусу військових тощо.

– Ми вирішуємо всі ці завдання одночасно, комплексно. Впевнений, що нам вдасться якісно змінити “обличчя” Збройних Сил України, – наголосив Міністр оборони України.

www.mil.gov.ua

ОЦІНКИ

Президент України Віктор Янукович: “Склалося добре враження від професійної практичної злагодженої роботи офіцерів і солдат”



3 жовтня 2012 року Президент України – Верховний Головнокомандувач Збройних Сил України Віктор Янукович відвідав Центр підготовки підрозділів Сухопутних військ, що на Житомирщині, де спостерігав за діями особового складу міжвидової тактичної групи в ході експериментального тактико-спеціального навчання з бойовою стрільбою в рамках комплексу навчань “Перспектива-2012”.

За підсумками проведеного навчання, Президент України – Верховний Головнокомандувач Збройних Сил України Віктор Янукович дав високу оцінку діям особового складу.

– Склалося добре враження від професійної практичної злагодженої роботи офіцерів і солдат, – відзначив Глава держави, виступаючи перед представниками ЗМІ.

У своєму виступі Віктор Янукович також зосередив увагу і на соціальних аспектах. Зокрема, він підкреслив, що програма, яка спрямована на соціальний захист військовослужбовців та членів їхніх сімей, передбачає поступове збільшення грошового утримання військовослужбовців Збройних Сил України, що торкнеться військовослужбовців усіх видів і родів військ.

– Ми почали з Військово-Морських Сил – з першого серпня грошове утримання військових моряків збільшено вдвічі. Так само його збільшено й для Повітряних Сил. На черзі – наступний крок щодо збільшення грошового забезпечення військовослужбовцям високомобільних десантних військ, – зазначив Глава держави.

Чимало уваги Президент України – Верховний Головнокомандувач Збройних Сил України приділив стану ОВТ та розвитку військово-промислового комплексу. На його переконання Україна активізує роботу з розробки та виробництва нових систем озброєння вже у найближчій перспективі. Особливо Президент відзначив попит, яким користується у світі українська військова техніка, особливо авіаційна.

– Безумовно, ми працюємо і над новими зразками літаків. Прикладом цьому є Ан-70, який сьогодні – ми в цьому впевнені – буде дуже конкурентоздатним на світовому ринку військово-транспортної техніки, – зазначив Глава держави.

Він також зауважив, що сьогодні українські фахівці працюють над розробкою сучасних зразків військово-морської техніки, починаючи від невеликих маневрених катерів. Україна має великий досвід в будівництві ракетних комплексів і продовжує працювати в цій сфері.

Коментуючи етап будівництва на Миколаївському Чорноморському суднобудівному заводі першого сучасного вітчизняного корвета “Володимир Великий”, Президент України Віктор Янукович сказав, що ми працюємо над тим, щоб випускати сучасні зразки кораблів і суден для Військово-Морських Сил. З року в рік фінансування програми збільшуватиметься. Так, на 2012 рік було виділено більше 300 мільйонів гривень, а у наступному році на її виконання передбачено вже 400 мільйонів гривень.

Щодо питання розвитку вітчизняного військово-промислового комплексу, то тут, на переконання Віктора Януковича, окрім його модернізації, актуальним залишається питання формування концепції роботи ВПК України, створення всіх умов для його розвитку, і найближчим часом він має намір обговорити ці питання на нараді за участю керівників військово-промислових підприємств України.

На завершення Верховний Головнокомандувач Збройних Сил України вручив нагороди кращим військовослужбовцям – учасникам навчань.

За повідомленням www. president.gov.ua.

БЮДЖЕТ

Володимир Можаровський: “У 2013 році потреба оборонного відомства в коштах становить 22,8 мільярда гривень, або 1,35% ВВП”



“Під час формування бюджетного запиту на 2013 рік Міністерством оборони було враховано концептуальні завдання, визначені Президентом України щодо створення боєздатних, мобільних, оптимальних за кількістю озброєння і військової техніки, а також особового складу Збройних Сил”. На цьому наголосив заступник Міністра оборони України – керівник апарату Володимир Можаровський.

У 2013 році потреба оборонного відомства в коштах становить 22,8 мільярда гривень, або 1,35% ВВП. Разом з тим, він звернув увагу, що Постановою Кабінету Міністрів України від 5 квітня 2012 року № 318 “Про схвалення Прогнозу Державного бюджету України на 2013 і 2014 роки” визначені видатки Міністерства оборони, які у 2013 році повинні становити майже 18,8 мільярда гривень (1,11% ВВП).

– Перший показник – 22,8 мільярда гривень – це ресурс, підтриманий апаратом Ради національної безпеки і оборони України. Нині проект Державного бюджету України на 2013 рік знаходиться на доопрацюванні в Кабінеті Міністрів України і спеціалісти Департаменту фінансів Міноборони, спільно з Міністерством фінансів, опрацьовують і уточнюють кінцеві цифри бюджету і видатків Міністерства оборони на наступний рік, – зазначив заступник Міністра оборони України – керівник апарату.

За словами Володимира Можаровського, за умови затвердження бюджету Міністерства оборони на 2013 рік на рівні 22,8 мільярда гривень на утримання Збройних Сил заплановано спрямувати 71,8 % від цієї суми, на розвиток ОВТ – 21,3 %, на підготовку Збройних Сил – 6,9 %.

Стосовно нинішнього року, за словами заступника Міністра оборони України – керівника апарату, гостроту питання щодо виправлення критичного стану озброєння та військової техніки в певній мірі вдалося зняти завдяки організаційним рішенням та збільшенню фінансового ресурсу.

– В цьому році Уряд збільшив фінансування програм розвитку озброєння і військової техніки до рівня 2,4 мільярда гривень, а це – втричі більше ніж у 2011 році, – зазначив він.

Володимир Можаровський конкретизував, що за рішенням Міністра оборони України Дмитра Саламатіна 1,5 мільярди гривень підуть на розвиток ОВТ, а 900 мільйонів гривень передбачені на ремонт озброєння і військової техніки.

www.mil.gov.ua

АВІАБУДУВАННЯ

“Мотор Січ” пропонує розробити вертоліт

ПАТ “Мотор Січ” пропонує Збройним Силам України спільну розробку легкого ударного вертольота на базі Мі-2МСБ. Про це повідомляють “Новини ВПК” з посиланням на Arms-expo. Військова модифікація вертольота має одержати назву МСБ-2МО. Основне призначення вертольота – виконання оперативно-тактичних завдань в інтересах підрозділів збройних сил, боротьба з живою силою і бронетехнікою супротивника.

МСБ-2МО може стати основою для протитанкового, розвідувального та вертольота корабельного базування. Машина буде обладнана двома фермами для розміщення блоків некерованих ракет або універсальних гарматних контейнерів.

“АВІАКОН” виграв тендер Міноборони на ремонт вертольотів Мі-24

Міністерство оброни України за результатами тендера уклало з ДП “Конотопський авіаремонтний завод “АВІАКОН” договір про надання послуг з капітального ремонту вертольотів Мі-24 з дообладнанням під вимоги ООН і стандарти ІКАО. Про це повідомляє вісник державних закупівель.

Як повідомляється, договір було укладено 17 вересня 2012 року. Його вартість договору становить 79,1 млн. грн.

ДП “Антонов” планує побудувати у 2013 році не менше дев’яти літаків

В 2013 році ДП “Антонов” планує виготовити 9-12 літаків Ан-148 і Ан-158. Про це заявив Президент – Генеральний конструктор підприємства Дмитро Ківа, повідомляє “Коммерсантъ”.



Д.Ківа також відзначив, що в 2011 році ДП “Антонов” випустило 2 літаки Ан-148 і 5 літаків Ан-32Б.

На поточний рік, за його словами, підприємство запланувало випустити 8 літаків: 4 Ан-148, 2 Ан-158 і 2 Ан-32Б.

Потреба ДП “Антонов” на проведення технічного переозброєння виробництва у найближчі п’ять років оцінюється на рівні близько 300 млн дол., як повідомив Дмитро Ківа.

“Нам дуже потрібно технічне переозброєння серійного виробництва, ми втрачаємо на економіці (виробництва)”, – сказав Д.Ківа. Він підкреслив, що тема відновлення основних фондів авіапрому, їх модернізація – питання, що вимагає відвертого обговорення і практичного рішення для забезпечення збереження конкурентних позицій літакобудування України у своїй ніші світового ринку – розробки та виробництва регіональних і транспортних літаків.

“З погляду конструкторських робіт ми намагаємося триматися (на конкурентному рівні)”, – відзначив Генеральний конструктор ДП “Антонов” Д.Ківа, нагадавши, що на цей час ДП “Антонов” успішно розбудовує співробітництво, у тому числі, з партнерами з Росії, Індії, Китаю, Європи.

ЗАКОНОПРОЕКТ

Уряд схвалив космічну програму

Уряд схвалив проект Закону України “Про затвердження Загальнодержавної цільової науково-технічної космічної програми на 2013-2017 роки”. Відповідне рішення прийнято 1 жовтня 2012 року на засіданні Кабінету Міністрів України. Про це повідомляє Департамент інформації та комунікацій з громадськістю Секретаріату КМУ.

Законопроектом, який буде подано на розгляд Верховної Ради України, пропонується затвердити відповідну програму, яка є п’ятою космічною програмою незалежної України.

Її мета – підвищення ефективності використання космічного потенціалу для вирішення актуальних завдань соціально-економічного, культурного, інформаційного і науково-освітнього розвитку суспільства, забезпечення національної безпеки і оборони та захисту геополітичних інтересів держави.

Реалізація законопроекту дасть можливість забезпечити розвиток космічних технологій та їх інтеграцію до реального сектору національної економіки, а також у сферу нацбезпеки і оборони.

КОНФЕРЕНЦІЯ

Авіамедицині – сучасні стандарти

В Україні вперше проведено п’ятиденну Міжнародну науково-практичну конференцію та 32-ге засідання Координаційно-консультативної авіамедичної ради Міждержавного авіаційного комітету (ККАМР). Такий масштабний захід у сфері авіаційної медицини в Україні відбувся вперше.

Учасниками Міжнародної конференції та 32-го засідання ККАМР стали представники Державної авіаційної служби України, Украерорух, Державного авіаційного медичного центру цивільної авіації, Державної санітарно-епідеміологічної служби на повітряному транспорті України, а також фахівці з авіаційної медицини Азербайджану, Білорусі, Бельгії, Вірменії, Ірландії, Киргизії, Молдови, Німеччини, Росії, Туркменістану.Під час конференції обговорювали проблеми гармонізації і консолідації системи медико-санітарного забезпечення авіації, лікарсько-льотної експертизи, підготовки та підвищення кваліфікації авіаційних лікарів цивільної авіації держав-учасників Угоди про цивільну авіацію та про використання повітряного простору і шляхи їх вирішення.

Основні питання, які учасники розглянули під час конференції, – медична сертифікація та аналіз медичних вимог до стану здоров’я авіаційного персоналу, втомлюваність льотного і диспетчерського складу, розробка і впровадження вимог у галузі авіаційної медицини з урахуванням стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО) та санітарно-гігієнічне забезпечення, підготовка лікарів з авіаційної медицини.

ВИПУСК

Із Божим благословенням на ратну службу





На плацу Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба відбулися урочистості з нагоди випуску 51 молодого лейтенанта льотного факультету. Протягом 4 років та 3 місяців вони опановували "спеціалізацію льотна експлуатація та бойове застосування літаків, льотна експлуатація та бойове застосування вертольотів, навігація та бойове застосування літальних апаратів, а також бойове управління польотами авіації".

Цього року диплом із золотою медаллю здобули лейтенанти Дмитро Більшевич, Дмитро Педан, Василь Полажинець та Олександр Скрипка. Також Владислав Буханько, Денис Воронков, Кирило Крамарев та Євген Совойов отримали дипломи з відзнакою. Серед випускників, один офіцер продовжить службу у морській авіації, решта розподілені до частин Повітряних Сил. Слід додати, що за час навчання середній наліт випускників склав 61 годину на літаку Л-39, 12 годин на літаку Ан-26, 20 годин на вертольоті Мі-8 та 95 годин на літаку Ан-26Ш.

Вітали молодих лейтенантів голова Державної екзаменаційної комісії – начальник штабу – перший заступник начальника авіації Командування ПС ЗС України генерал-майор Ігор Янушевич, тимчасово виконуючий обов'язки начальника університету льотчик І-го класу полковник Андрій Алімпієв, викладачі та курсанти вишу, а також батьки випускників. Право ж попрощатися з бойовим прапором університету надали відміннику навчання лейтенанту Василю Полажинцю. На завершення ритуалу випуску настоятель Храму Софії премудрості Божої отець Андрій благословив лейтенантів на ратну службу та окропив їх освяченою водою.

Дмитро Чалий.
м. Харків.
Фото Андрія Пільщикова.

ОФІЦІЙНО

В Україні стартувала осіння призовна кампанія, в ході якої на строкову військову службу буде призвано 18 тисяч 900 громадян України

Відповідно до Указу Президента України від 31 жовтня 2011 року №1009 в Україні стартувала призовна кампанія "Осінь-2012". Нинішньої осені строковій військовій службу підлягають призову 18 тисяч 900 осіб.

Із них до лав Збройних Сил України – 12 тисяч 500 осіб, Внутрішніх військ МВС України – 5 тисяч 400 осіб, Державної спеціальної служби транспорту – 1 тисяча осіб". Про це 1 жовтня 2012 року на брифінгу, присвяченому особливостям організації і проведення призовної кампанії "Осінь-2012". У порівнянні з цьогорічним весняним призовом, протягом жовтня-листопада до лав Збройних Сил України буде призвано на 2 тисячі 500 осіб менше.

Важливим аспектом нинішньої призовної кампанії є те, що формування команд молодого поповнення на збірних пунктах, їх відправку до військових частин сплановано провести у два етапи: з 5 по 12 жовтня та з 1 по 23 листопада. У першу чергу зі збірних пунктів відбуватимуть команди для укомплектування військових частин високомобільних десантних військ та спеціального призначення, військових частин і підрозділів, які залучаються до бойового чергування з протиповітряної оборони, військових частин і підрозділів Військової служби правопорядку у Збройних Силах України. Терміни відправок сплановані таким чином, щоб дати усім призовникам можливість проголосувати на виборах народних депутатів України 28 жовтня безпосередньо у військових частинах або за місцем реєстрації.

www.mil.gov.ua

ПРИЗОВ

Призовників благословив майор запасу

Щороку Вінниччина проводжає у лави Збройних Сил найдостойніших земляків. Офіційний захід, чи як його називають – "День призовника", в обласному центрі прийнято проводити у залі гарнізонного Будинку офіцерів, який може вмістити понад шість сотень чоловік. Тому керівництво Вінницького об'єднаного міського військового комісаріату (ВОМВК) завжди запрошує на проводи не лише тих, кому пощастило потрапити у списки призовників, а й решту юнаків призовного віку, які проходять комісію. Вже традиційно у залі присутні батьки, друзі, дідусі з бабусями і навіть "бойові" подруги майбутніх солдатів.





Цьогорічний призов до лав Збройних Сил України проходить згідно з Указом Президента України №1009/2011. Відповідно до наряду Вінницького обласного військкомату на ВОМВК, під юрисдикцію якого підпадають місто Вінниця, Вінницький та Тиврівський райони області, покладено завдання призвати у Збройні Сили та інші військові формування 173 юнаки. Переважна більшість потрапить у військо: Сухопутні війська – 49 чоловік, Повітряні Сили – 27, Військово-Морські Сили –13, частини безпосереднього підпорядкування Генеральному штабу ЗС – 33. Два призовники попрямують служити у Державну спеціальну службу транспорту, а 49 рекрутів поповнять ряди частин Міністерства внутрішніх справ України.

Відправка першої партії призовників на обласний збірний пункт у місто Козятин запланована на восьме жовтня. Решту проведуть ще у три етапи до середини листопада.

А поки що у хлопців є можливість добре підготуватися морально, фізично і, зрештою, духовно. Бо саме про це просив їх у залі Будинку офіцерів священик, який благословляв юнаків на добру службу. Отець Віктор одразу представився майором запасу. Це вразило гомінких присутніх навіть на "гальорці". Він пройшов шлях курсанта військового училища та вісімнадцять років офіцерської служби. Відколи одягнув рясу священика, є частим гостем на подібних заходах і знає, що треба донести до гарячих юнацьких сердець.

– Починається новий етап у вашому житті, – сказав отець Віктор. – Нехай це тільки рік часу, але який неоціненний досвід для кожного з вас. Будьте розумними та смиренними. На жаль, в нинішньому суспільстві такі поняття, як честь, відвага, гідність, дещо знівельовані, тож у війську ви матимете змогу довести протилежне. І від мене особисте прохання: напишіть матері бодай одного листа, ні, не SMS-повідомлення, а на папері. Повірте, це буде вражаюче для ваших близьких.

Із напутніми словами до призовників звернулися ветерани Великої Вітчизняної війни, Збройних Сил та Афганістану. Вони привітали усіх хлопців, особливо тих, хто за власним бажанням йде у військо. А це, за словами представників військкомату, сто відсотків молодих людей. Ветерани війни розповіли, як вони колись добровільно пішли не лише у лави Червоної армії, а й на фронт, і побажали, щоб новобранці застосовували зброю тільки на військових навчаннях й стали справжніми професіоналами – гідними захисниками Вітчизни!

У свою чергу, призовників привітав полковник Ельхан Салтанов – військовий комісар Вінницького об'єднаного міського військового комісаріату.

– Я бачу, як у вас блищать очі, як ви хвилюєтесь, це – нормально, – сказав офіцер. – Висновок один – до служби готові! Думаю, ви швидко порозумієтеся з командирами, товаришами по службі, а через рік прийдете до мене і потиснемо один одному руку. Пам'ятайте, що у наш військкомат як від керівництва військових частин, так і від батьків, надходили лише подяки за гарно підібраних призовників і, відповідно, змужнілих демобілізованих солдатів.

Військовий комісар підкреслив, що останнім часом на медкомісіях простежується невелична тенденція щодо покращання стану здоров'я юнаків призовного віку. Це добре, адже вимоги до підбору кандидатів для проходження строкової служби дуже жорсткі. Незважаючи на те, що юнак проведе у війську лише дванадцять місяців, здоров'я повинно бути бездоганним.

На думку полковника Ельхана Салтанова, річного терміну служби цілком достатньо, аби навчити молодого солдата стрільбі з автомата та інших премудростей військового мистецтва. Якщо зберегти той ритм бойової підготовки, який нині є військах, то солдата і за півроку можна підготувати.

Власне, така прискорена підготовка підходить для призовників із вищою освітою, адже такі "освітяни" служать не рік, а дев'ять місяців. Їх два десятки, або 12 відсотків від 173 чоловік.

Двадцятирічний вінничанин Денис Колосович трішки не дотягнув до цієї двадцятки, бо навчається на четвертому курсі юридичного факультету одного з вишів. Однак проблеми із цього не робить. У військо пішов свідомо, адже із здобуттям військового квитка та диплома юриста мріє працювати у силових структурах в галузі правознавства. До того ж, у родині Дениса – династія військових ще від прапрадіда, тому зрадити давній сімейній традиції він просто не міг.

На завершення урочистої частини "Дня призовника" новобранці отримали невеличкі подарунки від місцевої влади. А професійні та аматорські музичні колективи Вінниччини влаштували для призовників захоплюючий концерт.

Юрій Ігнат.
"Крила України".
Фото автора.



8 жовтня виповнюється 70 років Дмитру Семеновичу Ківі – Президенту – Генеральному конструктору ДП "Антонов". До уваги читачів "Крила України" представляють спогади заступника Генерального конструктора ДП "Антонов" Олега Богданова, який пліч-о-пліч пропрацював із ювіляром не один рік.

Генеральний конструктор

Дмитро Семенович називає нашого першого Генерального конструктора Олега Костянтиновича Антонова своїм Вчителем. І це справді так.

Працюючи з Дмитром Семеновичем багато років, я дуже часто ловлю себе на думці, що стиль його роботи, методи підготовки, обговорення та прийняття рішень, манера спілкування з співробітниками, система роботи з технічними та інформативними документами, статтями й листами, та й багато рис його характеру нагадують мені Олега Костянтиновича Антонова.

Як формувався характер Генерального конструктора Дмитра Семеновича Ківи?

Він народився 8 жовтня 1942 році у м. Казань (Росія). У своїй родині Дмитро Семенович став першим, хто присвятив себе авіації. З раннього дитинства хлопець закохався у небо. Його мама працювала вчителькою у школі поблизу Харківського авіаційного інституту. У тій школі було багато дітей із сімей викладачів ХАІ. Їх розмови про авіацію, захоплення конструюванням літаків дуже приваблюю допитливого Дмитра. Тому юнак твердо вирішив, що буде вчитися тільки в цьому навчальному закладі. У 1959 р. Д. Ківа вступив до ХАІ. З перших років студентського життя він з головою занурився у навчання, захопився науково-дослідною роботою, став активним членом студентського конструкторського бюро.

Першим серйозним науковим випробуванням для Дмитра стало конструювання та створення апарата на повітряній подушці (АПП-3). Разом зі своїми товаришами Д.Ківа не лише змоделював і побудував апарат, а й провів серію випробувань. Під час одного з таких випробувань відірвався гвинт... Сама доля врятувала юнаку життя. Однак безліч отриманих травм ще й досі даються взнаки. Утім, це не зламало наполегливого дослідника, не відштовхнуло від обраного шляху: "Було багато винаходів, випробувань, травм, болі та величезне задоволення від здійсненого", – пригадував пізніше Дмитро Семенович. Безмежна відданість небу, потяг до нових відкриттів та звершень торували шлях в авіацію.

Долю Д.Ківи визначила зустріч з Олегом Костянтиновичем Антоновим, який був професором ХАІ. Особливе враження на юнака справив виступ Антонова перед студентством та викладачами інституту під час зустрічі у 1963 р. Тоді, як пригадує Д.Ківа, легендарний Антонов із захопленням розповідав про перспективи розвитку літакобудування. "Після цього у мене не було вибору – куди йти працювати", – зазначав Дмитро Семенович. Цього рішення не зміг змінити навіть відомий професор ХАІ Р.В.Піхтовніков, який умовляв Дмитра залишитися в інституті, розвивати наукову кар'єру.

О.К.Антонов як талановитий конструктор і педагог стежив за успіхами студентів ХАІ. Він не міг не звернути уваги на молодого та перспективного Дмитра. Тому після закінчення ХАІ у 1965 р. Д.Ківа отримав від самого Антонова запрошення на роботу в його ДКБ. З того часу Дмитро Семенович сповна присвятив себе вітчизняному літакобудуванню и АНТК ім. О.К.Антонова, а співпраця з Олегом Костянтиновичем відіграла визначальну роль у його житті.

Спочатку Д.Ківа працював конструктором у підрозділі, який розробляв конструкції фюзеляжів літаків "Антонов". Він швидко оволодівав професією конструктора. Та поряд з цим Дмитро Семенович брав активну участь в житті колективу. Можливо, несподівано для самого себе він став лідером молоді. Його обрали секретарем комсомольської організації підприємства.

Сьогодні молодь знає, що таке газета "Комсомольська правда", але не знає, що таке комсомол. Якщо комсомольців на підприємстві було більше 1000, та з 1000 ровесників вони обрали своїм ватажком Дмитра Ківу, то це свідчить про визнання і людських, і організаційних видатних якостей людини.

Невдовзі під керівництвом Д.Ківи комсомольська організація стала однією з найкращих у колишньому Радянському Союзі. Згодом Дмитро Ківа був обраний делегатом з'їзду комсомолу СРСР, брав участь в різних молодіжних організаціях країни. Але він не хотів залишати середовище безпосередніх створювачів нових літаків. За ініціативою Дмитра Семеновича, комсомол фірми взяв шефство над новим проектом регіонального літака Ан-28. Одним з відомих результатів роботи в цьому напрямі стала демонстрація Ан-28 на виставці досягнень народного господарства в Москві. Вона була дуже важливою для подальшої долі програми. Оскільки цей показ став можливим завдяки зусиллям комсомольців фірми, то на виставці літак був прикрашений комсомольським значком, а Дмитро Семенович та ще декілька активістів організації були відзначені медалями ВДНГ.

Закоханість у небо, високий професіоналізм, наполегливість та працелюбність Дмитра Семеновича надзвичайно імпонували О.Антонову. Олег Костянтинович доручив Дмитру Семеновичу керівництво створенням, а згодом – запуском серійного виробництва літака Ан-28 в Польщі. Ці роботи під безпосереднім керівництвом О.Антонова стали для Дмитра Семеновича часом стрімкого засвоєння всіх етапів розробки та створення літака, часом становлення та зміцнення майбутнього керівника. Він мав самостійно вирішувати всі питання з забезпечення виробництва літаків, в тому числі – конструкторські, виробничі, адміністративні та ін. Дмитро Семенович швидко засвоїв складні питання взаємовідносин з партнерами та співрозробниками, навчився коротко, чітко та ясно формулювати завдання і проблеми, бути вимогливим до себе, своїх товаришів та польських партнерів.

На посаді провідного конструктора, а з 1979 р. – заступника О.Антонова з легких літаків Ан-2, Ан-3, Ан-14, Ан-28 Дмитро Семенович блискуче справлявся із завданнями, які ставив Генеральний конструктор. За цими успіхами – роки творчих та організаційних пошуків, рішень, радості та розчарувань. Д.Ківа продовжував навчатися у старших, набував досвіду, необхідного головному конструктору і при цьому зберігав завзяття та динамічність, притаманні молодості.

Завершення роботи по літаку Ан-28 привело Д.Ківу до досконалого вивчення нового на той час питання про сертифікацію літаків. Разом з багатьма відомими сьогодні ветеранами служби Авіарегістра він розробляв методику науково-технічного супроводження сертифікації, типові документи з сертифікації льотної придатності літаків, методи визначення відповідності нормам льотної придатності, процедури процесу сертифікації – все те, що



О.К.Антонов вручає Д.С.Ківі Срібну медаль ВДНГ СРСР.

згодом склало основу створеної системи сертифікації та норм льотної придатності. Дмитро Семенович пригадував, що у ті часи вони бачились з Олегом Костянтиновичем майже щоденно для "обговорення результатів доводки та випробувань літака. Навіть коли він (Антонов) хворів, то телефонував та запрошував до себе додому".

Вдало проведена під керівництвом Д.Ківи сертифікація Ан-28 стала першою такою процедурою, проведеною за новими правилами, а сертифікат Ан-28 став першим в колишньому Радянському Союзі. Необхідно відверто зізнатися, що й сьогодні на нашому підприємстві Генеральний конструктор найкращим чином вміє знаходити рішення в найскладніших проблемах сертифікації. В цій сфері яскраво проявилися здібності та організаторські таланти Дмитра Семеновича.

Історія розвитку сертифікації літаків "Антонов" є яскравим прикладом, який демонструє глибокі знання, аналітичні здібності та організаційні таланти Дмитра Семеновича.

На АНТК ім. О.К.Антонова Д.Ківа пройшов усі етапи професійного росту: від молодого спеціаліста до головного конструктора (1987 р.), першого заступника генерального конструктора (1991 р.), виконувача обов'язків генерального конструктора (2005 р.), генерального конструктора АНТК імені О.К.Антонова (2006 р.). З 2008 р. Д.Ківа – Голова Правління Державного авіабудівного концерну "Антонов".

Перші роки незалежності стали найважчими у вітчизняному літакобудуванні. Руйнувалися усталені наукові та виробничі зв'язки, що призвело до зниження потужностей авіаційної галузі. У цей час Дмитро Семенович спрямовував свої зусилля на створення сучасної науково-технічної бази вітчизняного літакобудування, розширював наукові контакти з провідними установами України. Так, 2006 р. було підписано Угоду про співпрацю між "Антонов" і Національним авіаційним університетом; 2006 р. підписано Генеральну угоду про розвиток авіаційної техніки з Національною академією наук України, що дозволило задіяти у наукове співробітництво понад 20 науково-дослідних інститутів НАНУ; у 2007 р. підписано Договір про співпрацю з Національним технічним університетом "КПІ". Концентрація наукового потенціалу у справі розробки нових проектів "Анів", модернізація старих зразків та підтримка льотної придатності парку літаків "Антонов" дозволили зберегти провідне місце вітчизняної авіатехніки на світових ринках. Д.Ківа особисто брав участь у створенні усіх "Анів", вирішуючи комплекс наукових проблем безпеки польотів, підтримання придатності до польотів і сертифікації авіаційної техніки з урахуванням новітніх норм безпеки й правил сертифікації згідно з міжнародними стандартами. Розроблена ним методологія безпеки польотів використовується на всіх етапах створення літаків "Антонов". Саме вона і дозволяє значно скоротити кількість дорогих льотних випробувань. За безпосередньою участю Д.С.Ківи були сертифіковані та введені в експлуатацію багатоцільові літаки Ан-3, Ан-28, Ан-32, Ан-38, Ан-74 та їхні модифікації; важкий транспортний літак Ан-124 "Руслан" та його модифікації; найбільший у світі літак Ан-225 "Мрія"; регіональні пасажирські літаки Ан-140, Ан-148 та Ан-158.

Під керівництвом Д.С.Ківи підприємство впевнено зміцнювало свій науково-технічний та виробничий потенціал. Це дозволило збільшити потужності у виробництві авіаційної техніки. У 2010 р. Д.Ківа став Президентом – Генеральним конструктором Державного підприємства "Антонов". Зараз ДП "Антонов", як зазначає Д.Ківа, це "одне з небагатьох підприємств світу, яке реалізує повний цикл створення сучасного літального апарату – від проектних наукових досліджень до будівництва, випробувань, сертифікації, виробництва та обслуговування літаків після продажу". Він спрямовує роботу підприємства на запровадження нових технологій та ідей в авіабудуванні, що сприяє високій конкурентоспроможності "Анів" на світовому ринку та підвищенню попиту на літаки "Антонов". Завдяки цілеспрямованій організації та системному підходу Д.Ківи сьогодні у світі експлуатується понад 5000 літаків "Ан" різних модифікацій.

Д.Ківа – це досвідчений та далекоглядний керівник сучасного, потужного науково-виробничого комплексу, з високоінтелектуальним рівнем кадрового складу, здатного вирішувати найскладніші завдання у галузі авіабудування. Сьогодні на ДП "Антонов" працює близько 13000 співробітників – представників 198 професій і спеціальностей, у тому числі інженерів, робітників, технологів, конструкторів, учених, що здійснюють дослідження за 35 науковими напрямками, включаючи аеродинаміку, міцність літальних апаратів, механіку, гідравліку, авіоніку, матеріалознавство та інші.

Одна з головних якостей, які поєднують Дмитра Семеновича з Олегом Костянтиновичем, – це поважне ставлення до співробітників. У спілкуванні з колегами він уважний, доброзичливий, терплячий, жодного образливого тону чи вислову.

Це особливо важливо на нарадах. Адже тут часто обговорюються дуже гострі питання та проблеми, які вимагають негайних вирішень. Іноді, слухаючи виступаючого, який говорить не по справі, думаєш: чому Генеральний не зупинить його? Але він завжди уважно вислуховує та відповідає, знаходячи ті слова, які не шкодять людській гідності. Та коли настає мить прийняття рішень, Дмитро Семенович, наслідуючи свого Вчителя, не боїться відповідальності, а приймає найбільш ефективне рішення, хоча іноді воно пов'язане з ризиком. Це стосується і технічних питань. Він віддає перевагу творчій роботі наодинці, або з невеликим колом співробітників. У мене багато разів повторювалася така картина. Йду до Дмитра Семеновича з пропозицією зібрати нараду головних керівників, порадитися та, можливо, знайти краще рішення. Та несподівано чую у відповідь: "А навіщо? Нарада не потрібна. Я вже знайшов рішення". Вислухавши Генерального, впевнюєшся, що запропоноване ним рішення дійсно правильне і найкраще з усіх варіантів. Виходячи від Дмитра Семеновича, я подумки посміхався: такі випадки були в мене і тоді, коли Генеральним був Олег Костянтинович. Він також часто шукав рішення в тиші кабінету або за дошкою кульману, не скликаючи великих нарад.

Про ставлення до людей і до колективу говорить і той факт, що Дмитро Семенович, як і О.Антонов, приділяє велику увагу розвитку соціальної сфери. До послуг співробітників "Антонов" – бази відпочинку, дитячий оздоровчий комплекс, дитячі садки, поліклініка, спорткомплекс. Крім того, навіть у наш економічно складний час, Генеральний продовжує інвестувати кошти в будівництво житла. В 2012 році до нового будинку вселилися родини 112 наших співробітників. Невдовзі до експлуатації буде зданий другий такий будинок.

Переважно в ньому мешкатимуть молоді фахівці, адже так само, як засновник підприємства, Д.Ківа надає великого значення роботі з молоддю. На його думку, потрібно залучати на підприємство молодих талановитих науковців, які будуть достойно продовжувати традиції вітчизняного будівництва авіаційної техніки. Щорічно ДП "Антонов" приймає на роботу від 100 до 250 кращих випускників вищих та професійно-технічних навчальних закладів України. Окрім цього, Д.Ківа докладає зусиль до розвитку Навчальних центрів "Антонов" з підготовки спеціалістів з багатьох спеціальностей, приділяючи особливу увагу розвитку Навчально-методичного центру комп'ютерних інформаційних технологій та Центру підготовки льотного складу – єдиного місця в Україні з підготовки льотчиків-випробувачів.

Д.Ківа спрямовує роботу ДП "Антонов" на розвиток нових наукових розробок і технологій в авіабудуванні. Він керує діяльністю 50 різних випробувальних комплексів, лабораторій і стендів, які відпрацьовують конструкції майбутніх літаків та гарантії їхньої надійності. Завдяки існуванню на підприємстві конструкторського бюро з лабораторним та виробничим комплексами та льотно-випробувальною базою, стало можливим всебічно перевіряти нові ідеї, комплексно та ефективно запроваджувати їх у створення сучасних літаків. ДП "Антонов" є лідером у вітчизняній авіапромисловості з використання полімерних композитних матеріалів і запровадження в авіатехніку сучасних інформаційних технологій. Першим літаком, що повністю сконструйований за допомогою "цифри", став Ан-148. Це забезпечило скорочення строків його виробництва, відкривши шлях до використання цифрових технологій на етапах серійного виробництва та швидке освоєння машини льотним і технічним складом авіакомпаній.

Закінчення на 15 стор.

8-й міжнародний авіакосмічний салон

З 27 вересня по 1 жовтня в м. Гостомель під Києвом на базі аеродрому “Київ–Антонов”, проходив 8-й міжнародний авіакосмічний салон “Авіасвіт-XXI”. Тематика салону, який проводиться з 2003 року раз у два роки, – літальні апарати всіх типів і призначень, їх будівництво, експлуатація та модернізація, авіаційне озброєння, бортове обладнання, наземне устаткування, аерокосмічні і супутникові пристрої. Цього року учасниками “Авіасвіт-XXI” стали близько 290 підприємств і організацій з 37 країн світу.



Літак Ан-70 виконав перший випробувальний політ після модернізації

27 вересня в ході авіаційно-космічного салону “Авіасвіт-XXI” військово-транспортний літак Ан-70 виконав перший випробувальний політ після модернізації. Про це повідомив Президент – Генеральний конструктор ДП “Антонов” Дмитро Ківа.

Д.Ківа назвав перший політ модернізованого Ан-70 головною подією авіасалону “Авіасвіт-XXI”. За його словами, політ, який тривав 32 хвилини, пройшов успішно і літак готовий до продовження випробувань.



Льотна програма
Вертоліт Мі-8Т з новими двигунами піднявся на рекордну висоту



У рамках льотної програми 8-го авіаційно-космічного салону “Авіасвіт-XXI” вертоліт Мі-8Т з двигунами ТВ3-117ВМА-СБМ1В четвертої серії виробництва ПАТ “Мотор Січ” піднявся на висоту 8250 метрів. Про це повідомив голова ради директорів ПАТ “Мотор Січ” В’ячеслав Богуслаєв.

“Вертоліт сьогодні піднявся на висоту 8250 метрів. Це рекордна висота була взята для того, щоб показати можливість старих вертольотів з новими двигунами”, – сказав він.

За словами В.Богуслаєва, заміна на вертольоті Мі-8 двигунів ТВ2-117 на нові двигуни ТВ3-117ВМА-СБМ1В четвертої серії дозволили не тільки збільшити стелю з 6000 метрів до 8250, але й одночасно збільшити ресурс, життєвий цикл і строки експлуатації вертольота.

Вперше за багато років проведення авіасалону свою майстерність змогли продемонструвати льотчики бригад тактичної авіації Повітряних Сил Збройних Сил України. Окрасою салону став одиночний пілотаж винищувача Су-27 у виконанні військового льотчика 1-го класу, льотчика-інструктора підполковника Олександра Оксанченка та демонстраційний політ ланки літаків МіГ-29.



Державне космічне агентство України

Державне космічне агентство України представило на авіасалоні об’єднану експозицію підприємств космічної галузі: Державного підприємства “Конструкторське бюро “Південне” ім. М.К. Янгеля”, Державного підприємства “Виробниче об’єднання “Південний машинобудівний завод ім. О.М. Макарова” (м. Дніпропетровськ), Державного науково-виробничого підприємства “Об’єднання Комунар” (м. Харків), Казенного підприємства спеціального приладобудування “Арсенал”, Корпорації “Науково-виробниче об’єднання “Арсенал” (м. Київ).

На експозиції були представлені: макети ракет-носіїв “Циклон-4” і “Маяк”; український супутник дистанційного зондування Землі “Січ-2”; двигун “VG-143” нової європейської ракети-носія “Вега”; титанове шасі для літаків Ан-140 та Ан-148; комплекс командних приладів для “БІНС”; прилади астроорієнтації; оптико-електронні системи дистанційного зондування Землі та багато іншого.

Вперше демонструвався проект наземного комплексу КРК “Циклон-4”, який зараз будується на бразильському космодромі Алкантара. Представляв проект Державне підприємство Міністерства оборони України “Центральний проектний інститут”. Загалом до міжнародного проекту “Циклон-4” залучено більше 100 підприємств та організацій України, серед яких: “КБ “Південне” імені М.К. Янгеля”, ВО “Південний машинобудівний завод ім. О.М. Макарова”, ПАТ “Хартрон”, КП СПБ “Арсенал”, ВО “Київприлад”, ПАТ “НДІ радіовимірювань”, ПАТ “Дніпроважмаш”, ПАТ “Азовзагальмаш”, ДП “ХЗТУ”, ТОВ “Гідромакс”, НВП “Антекс-автоматика”, ОПЕК “ЕЛКОР”.

Після офіційного відкриття авіасалону Перший віце-прем’єр-міністр України Валерій Хорошковський ознайомився з експозицією підприємств космічної галузі та проектом наземного комплексу КРК “Циклон-4”. Після цього було підписано Угоду між Урядом України та Урядом Республіки Судан про співробітництво у сфері дослідження та використання космічного простору в мирних цілях. За Уряд Республіки Судан Угоду підписав міністр науки і зв’язку д-р Іса Башарі Мохамед, за Уряд України – Голова Державного космічного агентства України Юрій Алексеєв.

Ан-225 “Мрія” продовжує вражати світ

В ході авіасалону найбільший в світі літак Ан-225 “Мрія” записав чергове досягнення в Книгу рекордів Гіннесса. До встановлених кілька років тому рекордів вантажопідйомності, висоти та дальності перевезення надважких вантажів додався мистецький рекорд. Вперше на висоту 10000 метрів піднялася картинна галерея. На борту українського велета були розміщені більше сотні картин сучасних українських художників, наданих галеристами Києва спеціально для цієї події.







"Авіасвіт–ХХІ": враження та підсумки

ДК "Укроборонпром" і ДК "Укрспецекспорт"

Традиційно у салоні брали участь Державна компанія "Укрспецекспорт" та підприємства, які входять до складу Державного концерну "Укроборонпром".

На організованому ДК "Укрспецекспорт" виставковому стенді у друкованому та електронному вигляді було представлено рекламні матеріали щодо продукції провідних підприємств оборонно-промислового комплексу України, які спеціалізуються на розробці і виробництві авіаційної техніки, засобів протиповітряної оборони, ракетного озброєння, а також щодо можливостей підприємств ОПК з надання послуг з ремонту та модернізації авіаційної техніки.

Свою продукцію також представили ще 26 підприємств, які включені до складу ДК "Укроборонпром" або перебувають у сфері його управління, у тому числі ДП "Запорізьке машинобудівне конструкторське бюро "Прогрес" імені академіка О.Г.Івченка", ДП "Державне київське конструкторське бюро "Луч", ДАХК "Артем", ВАТ "Київський завод "Радар", ВАТ "ФЕД", ДП "Новатор", ДП "Орізон-Навігація", КП "Радіовимірювач" та інші підприємства.

Окремим стендом були представлені авіаремонтні підприємства ДК "Укроборонпром": ДП "Конотопський авіаремонтний завод "АВІАКОН", ДП "Запорізький державний авіаційний ремонтний завод "МіГремонт", ДП "Одеський авіаційний завод", ДП "Чугуївський авіаційний ремонтний завод", ДП "Луганський авіаційний ремонтний завод", ДП "Миколаївський авіаремонтний завод "НАРП", ДП "Львівський державний авіаційно-ремонтний завод", ДП "Луцький ремонтний завод "Мотор", ДП МОУ "Євпаторійський авіаційний ремонтний завод", ДП МОУ "Севастопольське авіаційне підприємство".





В перший день роботи салону експозицію ДГК "Укроборонпром" відвідав Перший віце-прем'єр-міністр України Валерій Хорошковський, який у супроводі Генерального директора ДК "Укроборонпром" Сергія Громова ознайомився з продукцією провідних підприємств концерну.

Крім того, стенди ДК "Укрспецекспорт" і інших підприємств ДК "Укроборонпром" відвідали заступники Міністра оборони України Володимир Можаровський і Дмитро Пляцук.

"Вітчизняне оборонне відомство особливу увагу приділяє ремонту, модернізації та закупівлі нової техніки для Збройних Сил. Цього року за умов успішного виконання всіх запланованих програм суттєво підвищиться боєготовність українського війська. Сьогодні підприємства, які входять до складу Державного концерну "Укроборонпром", отримали серйозне замовлення від Міністерства оборони України", – зазначив Дмитро Пляцук.



За його словами, представників Міноборони України на авіасалоні "Авіасвіт-ХХІ" зацікавили літаки Л-39 глибокої модернізації, яку здійснив колектив держпідприємства "Одеський авіаційний завод". Це кардинально нова машина, яка дозволить льотчику максимально, без особливих навантажень та втрат пересісти на бойовий літак і виконувати поставлені завдання.

Дмитро Пляцук також повідомив, що наступного року акцент робитиметься не на закупівлі, а на середній і глибокій модернізації та ремонті авіатехніки, як це визначено проектом оборонного бюджету на 2013 рік.

Заступник Міністра оборони України Дмитро Пляцук також ознайомився з представленими зразками авіатренажерів, у тому числі виробництва білоруських підприємств.

– В Україні є багато вітчизняних виробників, що вже наступного року зможуть представити нову модифікацію авіатренажерів, які ми розглядатимемо та братимемо для потреб війська. Ці тренажери імітують абсолютно всю лінійку військових літаків, – наголосив він.

– Якщо Збройні Сили отримають той фінансовий ресурс, який подано до проекту основного фінансового документа країни, а це 22,8 мільярда гривень, то, переконаний, ми виконаємо всі завдання, які поставили Президент України Віктор Янукович та Міністр оборони України Дмитро Саламатін, – наголосив Дмитро Пляцук.

Також у перший день роботи салону експозицію ДК "Укроборонпром" відвідали представники Федеральної служби з військово-технічного співробітництва РФ, а також авіапромислових компаній Франції, Азербайджану, ПАР та інших країн.



ПАТ "Мотор Січ"

ПАТ "Мотор Січ" має намір створити спільне підприємство з виробництва двигунів для літака Ан-70

Випуск двигунів Д-27 для військово-транспортного літака Ан-70 може налагодити україно-російське спільне підприємство. Про це повідомив голова ради директорів ПАТ "Мотор Січ" В'ячеслав Богуслаєв.

"Буде створено спільне підприємство з двигуна Д-27", – сказав В.Богуслаєв. Він додав, що російська сторона поки не визначила, який завод увійде в кооперацію з "Мотор Січ" з виробництва двигуна Д-27.

В.Богуслаєв також повідомив, що уряд Республіки Татарстан зацікавлений у тому, щоб у виробництві двигунів брав участь Казанський моторобудівний завод. На його думку, цей варіант є логічним, оскільки літак Ан-70 буде серійно будуватися на потужностях Казанського авіаційного виробничого об'єднання.

У той же час В.Богуслаєв зазначив, що розглядаються й інші варіанти співробітництва. "Склад кооперації дотепер не визначений" – сказав глава ПАТ "Мотор Січ".



Фото автора, Сергія Сизоненка, Миколи Поплавського, Юрія Щекова.

ДП "Антонов"

"Антонов" і корпорація "Російські машини" підписали протокол про співробітництво з розвитку програми виробництва літака Ан-140 на російському авіаційному заводі "Авіакор".



Програма розвитку виробництва Ан-140 на авіаційному заводі "Авіакор" розрахована на 5-літній термін. Вона, зокрема, передбачає переоснащення і модернізацію виробничих потужностей підприємства з метою його виходу на повномасштабне серійне виробництво, удосконалювання виробничої кооперації з субпідрядниками, а також оптимізацію системи забезпечення комплектуючими виробами.

У рамках спільної роботи планується розробка і впровадження у виробництво транспортної, вантажної, санітарної і картографічної модифікацій Ан-140, а також пасажирських літаків цієї марки зі збільшеною місткістю.

Ще одним пріоритетним напрямком програми стане впровадження цифрових технологій на всіх етапах життєвого циклу літака Ан-140 і його модифікацій.

На церемонії підписання угоди Президент – Генеральний конструктор ДП "Антонов" Дмитро Ківа зазначив: "Підписання даного протоколу є частиною реалізації нашої спільної з російськими партнерами політики, спрямованої на досягнення максимальної економічної ефективності кожного зі спільних проектів. Прийняті заходи забезпечать, зокрема, зниження працезатрат і собівартості повітряних суден, зниження собівартості їх виготовлення, збільшення темпів поставки літаків. Підписаний протокол є відправною точкою великої спільної програми розвитку сімейства літаків Ан-140, які призначені для ефективної роботи на регіональних авіалініях, насамперед, країн СНД".

Підготував Віктор Гедз.

"Іспит" закінчився. Триває узагальнення даних





Закінчення. Початок на 1 стор.

Цього року до навчань залучалось багато молодих льотчиків. Вперше за останні роки на ЛМЗ майже половина від загальної кількості – це молодь. Досягти такого показника стало можливим завдяки інтенсивній льотній підготовці в частинах. Так, наліт майже всіх молодих льотчиків складає більше 40 годин. Якщо взяти показники за окремими бригадами, то у деяких, які використовують літаки Л-39 для навчальної підготовки, наліт перевищує 50 годин, а окремі льотчики навіть налітали більше 60-ти!

Льотчики-винищувачі протягом усього ЛМЗ вирішували й низку інших завдань. Це і забезпечення стрільб ЗРВ Повітряних Сил та Сухопутних військ Збройних Сил України, і інших родів авіації та здійснення авіапідтримки наземних сил.



Крім навчально-бойових завдань, під час збору підполковник Олександр Оксанченко завершив підготовку до авіакосмічного салону "Авіасвіт XXI-2012", зокрема відпрацював фігури вищого пілотажу, які згодом продемонстрував під час демонстраційного польоту на Су-27 в рамках авіашоу.

А на полігоні Державного науково-випробувального центру Збройних Сил України "Чауда", згідно з планом підготовки Збройних Сил України на 2012 навчальний рік, та в рамках комплексу дослідницьких експериментальних командно-штабних навчань "Перспектива-2012" відбулись тактичні навчання з бойовою стрільбою підрозділів зенітних ракетних військ Повітряних Сил ЗС України за участю радіотехнічних військ, військової авіації та спеціальних військ. Керував бойовими стрільбами начальник ЗРВ Командування Повітряних Сил ЗС України полковник Дмитро Карпенко. Загальне ж керівництво навчаннями здійснював заступник командувача Повітряних Сил Збройних Сил України з бойової підготовки генерал-лейтенант Віктор Сідаш.

Під час цих навчань було виконано практичні завдання з бойовими та імітаційними пусками зенітних керованих ракет, перевірено рівень підготовки частин і підрозділів до виконання завдань за призначенням. У стрільбах взяли участь підрозділи ЗРВ з різних регіонів України, озброєні зенітними ракетними комплексами типу Бук-М1.



За легендою навчань, бойові обслуги комплексів малої дальності Бук-М1 виконували практичні стрільби під час захисту угруповань військ. В процесі навчання були оцінені дії кожного члена бойової обслуги за етапами бойової роботи за складовими курсу стрільб ЗРВ. Кожна бойова обслуга ЗРК виконувала протиповітряний бій з відбиттям ударів авіації з імітованими пусками ракет. Літаки Повітряних Сил, які також залучались до навчань, створювали повітряну обстановку, яка перевищувала щільність удару та вогневі можливості зенітного ракетного комплексу, які, окрім того, діяли в умовах сильних радіолокаційних перешкод. Реальні пуски ракет зенітники виконували по безпілотних літальних апаратах типу ВР-3 "Рейс", які імітували політ "крилатої ракети".

Бук-М1 – зброя серйозна. Тому питання безпеки під час її використання стояли найбільш жорстко. Так, для закриття морського району в період проведення бойових стрільб літаки винищувальної авіації Су-27 забезпечували повітряне прикриття міст Феодосія та Приморське, 10 бойових кораблів, катерів та суден Військово-Морських Сил Збройних Сил України здійснювали контроль морського району, припинивши мореплавство в його межах.

Для безпечного проведення бойових стрільб було організовано чітку взаємодію між підрозділами зенітних ракетних військ, екіпажами винищувачів та кораблями охорони морського району, забезпечено суворе дотримання заходів техніки безпеки всіма учасниками. Здійснено завчасне оповіщення мореплавців та користувачів повітряного простору.

Загалом, до комплексу навчань з органами військового управління та військами (силами) "Перспектива-2012" від Повітряних Сил ЗС України залучалося близько 1300 військовослужбовців та більше 400 одиниць авіаційної, зенітно-ракетної та спеціальної техніки. Для створення мішеневої обстановки було здійснено 5 пусків безпілотних літальних апаратів (БПЛА) ВР-3"Рейс".

"Перспектива-2012" – це головний іспит року для Збройних Сил України. Наразі "іспит" закінчився. Триває узагальнення даних, підведення підсумків. Про це, інші цікаві факти та інтерв'ю з учасниками навчань читайте у наступних номерах нашої газети.

Олександр Олехнович.
"Крила України".
Фото автора.





Дмитро Саламатін:

“Міжвидова тактична група виконала поставлені завдання на “відмінно”

Закінчення. Початок на 2 стор.

Серед пілотів – найдосвідченіші – командир бригади полковник Сергій Близнюк, який лише цього року вже налітав більше 60 годин, його заступник з льотної підготовки підполковник Сергій Чиж, який провів у небі 59 годин. Разом з ними польотні завдання виконували й менш досвідчені льотчики – штурман-програміст бригади майор Віталій Шуляк і штурман авіаційної ескадрильї капітан Роман Чехун.

Невдовзі у небі з’являються Су-25, які здійснюють вогневі удари по колонах противника. Парою заходять на повторну атаку, виконуючи складний вид маневру та здійснюючи удар з бойового розвороту. Тим часом пара вертольотів Мі-24 виходить на бойовий курс і наносить удари по ворогу, який знаходиться на іншому березі річки. Після удару пара розмикається, здійснює розворот та повторно заходить на бойовий курс. Водночас вертоліт Мі-8 здійснює десантування по-штурмовому двох водолазних пар. Загалом до проведення навчань залучались 10 екіпажів.

Зазначимо, що разом з досвідченими вертолітниками вперше у подібних навчаннях брали участь молоді льотчики – минулорічні випускники Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба. Вони з неабияким старанням та наполегливістю готували себе до кожного із практичних польотів. Напередодні проведення навчань кожен із молодих офіцерів пройшов наземну підготовку разом із наставниками – досвідченими льотчиками полку. Слід наголосити, що молоді є у кого переймати досвід. Чимало вертолітників у полку є військовими льотчиками першого класу, провели понад тисячу годин у повітрі під час виконання польотів у різних метеорологічних умовах. Переважна більшість із них мають досвід виконання завдань у складі миротворчих місій.

– Особливо відзначились начальник льотно-методичної служби полку підполковник Віталій Цапко, командир вертолітної ескадрильї підполковник Ігор Мазепа, старший льотчик вертолітної ескадрильї майор Павло Бардаков, командир вертолітної ланки майор Олексій Удовиченко, а також молоді льотчики – лейтенанти Олексій Василюк, Ігор Коць, Павло Кислий та Валерій Павленко, – повідомив заступник командира полку з льотної підготовки підполковник Геннадій Голубівський.



Тим часом група спеціального призначення на 2-х човнах у взаємодії з водолазними парами висувається до об’єкта захоплення та знищує охорону моста, чим забезпечує безперешкодне просування мінометної батареї. Рота 95-ї окремої аеромобільної бригади на вертольотах Мі-8 проводить аеромобільно-ударні дії, знищуючи залишки умовного противника та захоплюючи вигідні рубежі для безперешкодного подолання водної перешкоди тактичною групою.

Одночасно в повітрі працює безпілотний літальний апарат, який надає інформацію в умовах реального часу до групи високотехнологічної підтримки дій військ, яка знаходиться на пункті управління сил спеціальних операцій. Управління безпілотником здійснюється за допомогою автопілота з використанням даних глобальних супутникових навігаційних систем та у дистанційному режимі з пульта оператора-пілота. Варто зазначити, що це одна із розробок спеціалістів Житомирського військового інституту імені С.П. Корольова Національного авіаційного університету.

Експериментальне тактико-спеціальне навчання продовжилося на тактичному полі, де розвідкою було виявлено незаконне збройне формування в кількості до 600 осіб. Літаки типу Су-24 та Су-25 нанесли бомбово-штурмові удари по колонах “противника”, зупиняючи його подальше просування. Згодом для знищення броньованих цілей та живої сили “противника” з польового майданчика базування здійснила зліт ланка вертольотів Мі-24.

У бій з ворогом, десантувавшись з вертольотів Мі-8, вступила рота ВДВ. Вогневу підтримку висадки тактичного десанту забезпечили бойові вертольоти.

Артилерійська група провела вогневе прочісування району можливого скупчення противника. Військовослужбовці нанесли ураження противнику постановкою рухомого загороджувального вогню, гарматно-ракетний комплекс 2С6 “Тунгуска” завдав ударів по броньованих цілях, а мінометна батарея знищила “живу силу”. Вагомих втрат незаконному збройному формуванню завдали і екіпажі БМП-2 та БТР-80.

Операція тривала до повної очистки району конфлікту від диверсійно-розвідувальних сил та незаконно створених збройних формувань.

За підсумками проведеного навчання високу оцінку діям особового складу дав глава оборонного відомства Дмитро Саламатін.

– Міжвидова тактична група виконала поставлені завдання на “відмінно”, – наголосив Міністр оборони України.

Руслан Лінник.
Михайло Гриневич.
Фото авторів.

Відпрацювали нові способи управління військами

В Рівному офіцери управлінь 13-го армійського корпусу, Повітряного командування “Захід” Повітряних Сил, Західного оперативного командування, територіального управління “Північ” Сухопутних військ в межах комплексу дослідницьких та експериментальних командно-штабних навчань “Перспектива-2012” спільно відпрацювали питання застосування підпорядкованих військових частин під час ведення бойових дій. До навчань залучили військові частини на території 14 областей України.

Особливістю проведення цьогорічного комплексу командно-штабних навчань є те, що організація управління військовими частинами здійснювалась через новостворену структуру – командний центр оперативного командування. Це дозволило перевірити в практичних умовах роботу нової системи управління військами.



Офіцери управління керували військами зі стаціонарного центру оперативного управління в пункті постійної дислокації та центру на рухомій базі. Він розміщується на автомобілях, тож є надзвичайно мобільним. Це підвищило стійкість та надійність управління в умовах нанесення ударів авіації противника.

Управління діями сил протиповітряної оборони здійснювалося новоствореною структурою – центром організації управління. Керували діями авіації, зенітних ракетних та радіотехнічних військ офіцери з центрів організації управління двох типів – стаціонарного та на рухомій базі.

Вперше командувач оперативного командування “Північ” здійснював керівництво відбиттям повітряного нападу противника спільно з начальником авіації та протиповітряної оборони з центру організації управління на рухомій базі. Це дозволило підвищити мобільність та оперативність реагування на швидку зміну повітряної обстановки під час швидкоплинного повітряного нападу противника та оптимізувати координацію дій начальника радіотехнічних військ, начальника зенітних ракетних військ та начальника авіації. Повітряні цілі видавались в зал управління у реальному часі та в реальній обстановці. Це дозволило блискавично приймати правильні рішення на знищення цілі. Зменшилась кількість ланок управління, відтак, значно скоротився час реагування на дії противника в повітрі. Комплекс навчань “Перспектива-2012” підтвердив: така модель управління – перспективна.

Владислав Назаркевич.
“Крила України”.
Фото автора.

Випробування на “мобільність”

З полігона Державного науково-випробувального центру Збройних Сил України “Чауда” в Криму в пункт постійної дислокації – місто Шепетівка на Хмельниччині повернулися військовослужбовці зенітного ракетного полку Повітряного командування “Захід”. Протягом восьми днів на кримському півострові вартові неба вдосконалювали свій бойовий вишкіл в межах комплексу навчань “Перспектива-2012”.





В навчаннях взяли участь понад сто військовослужбовців. Це офіцери управління полку та особовий склад двох окремих зенітних ракетних дивізіонів.

На полігоні зенітники виконали нормативи з виявлення та супроводу контрольних цілей, відпрацювали всі елементи роботи бойової обслуги зенітних ракетних комплексів “Бук-М1”. В полі ракетники склали заліки з ракетно-стрілецької спеціальної та технічної підготовки. Також вартові неба тренувались діяти із засідки та маршу. “Зенітний ракетний комплекс “Бук-М1” надзвичайно мобільний, – розповідає заступник командира окремого дивізіону майор Сергій Іщук, – він здатний виконати стрімкі багатокілометрові марші і за лічені хвилини вступити в повітряний бій із супротивником. Тож на полігоні перед нами стояло завдання – грунтовно відпрацювати саме ці елементи бойової роботи”.

За проявлений професіоналізм і сумлінність під час навчань вище командування заохотило військовослужбовців полку грамотами, подяками і відзнаками, тож додому вартові неба повертаталися з гарними результатами і в доброму гуморі. В Шепетівці їх зустріли військовослужбовці полку, які залишались в рідному розташуванні, представники громадськості та влади міста, шефи і, звичайно, найрідніші люди – сини, доньки, дружини і батьки.

“Участь в подібних навчаннях надзвичайна важлива для кожного ракетника, – підкреслює заступник командира полку з виховної роботи підполковник Володимир Синюта,– це неоцінений практичний досвід, гордість за приналежність до великої родини вартових неба”.

Владислав Назаркевич.
“Крила України”.
Фото автора,
Дмитра Струтинського.

ПЛАНИ

Прогноз по экспорту

Объем российского военного экспорта в 2012 году превысит отметку в 13 миллиардов долларов. Об этом, как сообщает “Интерфакс”, заявил заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству РФ Константин Бирюлин. При этом он отказался назвать более точный объем предполагаемого экспорта, поскольку цифры могут немного поменяться.

Между тем, по данным “Ростехнологий”, объем зарубежных поставок российских вооружений и военной техники в первом полугодии 2012 года превысил $6,5 млрд. Этот показатель на 14 процентов выше, чем за аналогичный период 2011 года. Ранее представители ФСВТС и “Рособоронэкспорта” оценивали возможный объем военных поставок в 2012 году в $13,6 млрд.

По итогам 2011 года объем военного экспорта по линии ФСВТС составил $13,2 млрд. Из этой суммы экспорт через госпосредника “Рособоронэкспорта” достиг $10,7 млрд. В феврале 2012 года Сергей Чемезов, глава госкорпорации “Ростехнологии”, в состав которой входит “Рособоронэкспорт”, заявил, что на 2012 год план по экспорту составляет $13,5 млрд.

В конце августа текущего года Конгресс США обнародовал исследование Congressional Research Service, согласно которому военный экспорт США в 2011 году составил $66,3 млрд, в 14 раз превысив аналогичный показатель России. По данным американских исследователей, в прошлом году Россия поставила за рубеж военной продукции на общую сумму в $4,8 млрд.

ТЕНДЕР



Польша потратит на покупку вертолетов $2,5 млрд

Власти Польши намерены увеличить объем закупки средних многоцелевых вертолетов до 70 единиц. Об этом, как сообщает Jane’s, заявил премьер-министр Польши Дональд Туск. Стоимость покупки такого количества машин оценивается в восемь миллиардов злотых ($2,5 млрд). Первые вертолеты военные рассчитывают получить уже в 2014 году.

Польша объявила тендер на поставку 26 многоцелевых вертолетов в марте 2012 года. На покупку этих машин польское военное ведомство планировало потратить 1,5 – 3,0 миллиарда злотых (480-960 миллионов долларов). Новые машины заменят устаревшие транспортные вертолеты Ми-8 и Ми-17, а также морские многоцелевые Ми-14.

Решение об увеличении закупки многоцелевых вертолетов Туск объяснил необходимостью увеличить вертолетный парк ВВС Польши.

В настоящее время три компании предлагают Польше свои вертолеты – американская Sikorsky, итальянская AgustaWestland и европейский консорциум Eurocopter. Они предлагают польским военным вертолеты S-70i Black Hawk, AW149 и EC725 соответственно.

ВДОСКОНАЛЕННЯ



“Ижмаш” модернизирует АК-74

Научно-производственное объединение “Ижмаш” представило четыре варианта модернизации автомата АК-74. Об этом сообщает пресс-служба предприятия. Презентацию провел главный конструктор “Ижмаша” Владимир Злобин. Стоимость модернизации оружия в зависимости от выбранного варианта варьируется от двух до десяти тысяч рублей за один ствол.

Самый простой вариант модернизации смогут осуществить мастерские войсковых частей. Он подразумевает установку на АК-74 планок Пикатинни на цевье. Благодаря этому на оружие можно будет устанавливать коллиматорные, оптические и электронно-оптические прицелы, лазерные целеуказатели и другой “обвес”. Автомат также получит боковую планку под устройства с креплением типа “ласточкин хвост”.

Самый сложный вариант модернизации можно будет реализовать только в заводских условиях. Этим вариантом предусмотрена установка ствольной накладки с планкой Пикатинни, передней складной рукоятки, телескопического приклада, эргономичной пистолетной рукоятки и магазина с возможностью визуального контроля расхода патронов. Как отмечает “Ижмаш”, уже принято решение испытать АК-74 в максимальном варианте модернизации. Окончательное решение о том, какой вариант выбрать, военное ведомство должно принять до конца текущего года.

ПОЗИЦІЯ



Швеция назвала условия отказа от разработки Gripen NG

Министерство обороны Швеции откажется от финансирования разработки и закупки перспективных истребителей JAS 39 Gripen E/F NG, если от покупки таких самолетов откажется Швейцария, сообщает Defense News. В настоящее время Швейцария рассматривает возможность закупки 22 истребителей Gripen NG, победивших в тендере ВВС. Швеция ранее рассчитывала разделить с одним из потенциальных покупателей расходы на создание нового самолета.

В конце августа 2012 года правительство Швейцарии одобрило покупку 22 шведских истребителей Gripen NG, однако сама сделка пока остается под вопросом. В частности, против покупки самолетов ранее выступила парламентская комиссия Швейцарии, назвавшая стоимость возможной сделки завышенной. Швейцарские власти планируют провести референдум, чтобы выяснить отношение граждан к покупке истребителей.

В мае 2012 года Швейцария объявила, что примет участие в программе разработки Gripen NG, если будет принято окончательное решение о закупке самолетов. Между тем, министерство обороны Швеции планирует купить от 60 до 80 новых истребителей, создание которых ведется на базе существующих JAS 39 Gripen C/D. Возможность отказа от закупки Gripen прописана в проекте военного бюджета Швеции на 2013 год.

Между тем, шведская компания Saab планирует продать в ближайшие десять лет 300 истребителей Gripen различных версий. Эта оценка учитывает возможность продажи Gripen Швейцарии, Бразилии, Тайланду и ряду других стран, проводящих тендеры на закупку боевых самолетов. Gripen составляют основу истребительной авиации Швеции. Кроме того, они стоят на вооружении Чехии, Венгрии, Великобритании, ЮАР и Таиланда.

ПРИЗОВ

Россия увеличила призыв

На 4,3 тысячи молодых людей больше планируется призвать в армию в октябре-декабре 2012 года по сравнению с тем же периодом 2011 года. Как говорится в указе президента РФ, призыву на военную службу до конца 2012 года подлежат 140 тысяч 140 человек. В ходе осеннего призыва 2011 года в войска были отправлены 135 тысяч 850 срочников.



Осенний призыв в России, который проходит с 1 октября по 31 декабря, по традиции менее многочислен, отмечает агентство ИТАР-ТАСС. Так, до середины 2012 года, то есть в весенний призыв, служить отправились 155 тысяч 570 человек.

Следует отметить, что в одной из предвыборных статей в феврале 2012 года Президент РФ Владимир Путин предлагал придать армии роль социального лифта и превратить военную службу из повинности в привилегию. В частности, он обещал, что после армии люди получат дополнительные права при поступлении в лучшие университеты и преференции при приеме на государственную гражданскую службу.

В конце сентября сообщалось, что Министерство обороны РФ разрабатывает законопроект, предоставляющий солдатам-срочникам гранты на обучение в образовательных и научных учреждениях в России и за рубежом. Подобный законопроект, как сообщают российские СМИ, сейчас разрабатывается в срочном порядке, поэтому пока остается “крайне сырым”.

РОЗБІЖНОСТІ

EADS

Французы против объединения

Ключевой участник европейского аэрокосмического концерна EADS французская компания Lagardere выступила против сделки по слиянию с британской BAE Systems, сообщает AFP. Lagardere не устраивают условия слияния, которые в недостаточной степени учитывают интересы французских акционеров группы.

Представители Lagardere отмечают, что несмотря на стратегический потенциал сделки, польза для EADS от нее пока не обоснована. Lagardere владеет 7,5 процента акций EADS. Основной причиной разногласий является доля двух групп в объединенной структуре. Руководство EADS и BAE считает оптимальным соотношение 60/40 в пользу акционеров EADS, тогда как Lagardere и другие оппоненты сделки требуют пересмотреть его до 70/30. Решение по сделке должно быть принято до 10 октября. Переговоры начались 12 сентября, и с тех пор бумаги европейского аэрокосмического концерна упали в цене на 30 процентов.

Lagardere был поддержан и немецким Daimler, который также участвует в группе, представляя там интересы Германии. В Daimler считают, что стоимость британской компании оценивается слишком высоко. Большая часть бумаг EADS напрямую или косвенно контролируется правительствами Франции, Германии и Испании. В то же время BAE Systems является частной непубличной компанией, исключительно важной для военных программ США и Великобритании.

РОЗРОБКИ

IAI разработает палубную версию Panther

Компания Israel Aerospace Industries (IAI) разработает палубную версию беспилотного конвертоплана Panther. Как сообщает Flightglobal, БПЛА получит возможность автоматического взлета и посадки.

По данным издания, палубная версия Panther будет оснащаться тремя сверхтихими электромоторами и сможет находиться в воздухе шесть часов. Взлетная масса БПЛА составит 65 килограммов. В сухопутной версии Panther имеет радиус в 60 километров и может развивать скорость до 74 километров в час.

Использовать палубные конвертопланы Panther планируется на корветах типа “Саар-5” ВМС Израиля. В настоящее время корветы оснащаются пилотируемыми вертолетами.

О разработке беспилотного конвертоплана Panther IAI объявила в сентябре 2010 года. Благодаря поворотным винтам БПЛА может взлетать и садиться вертикально и не нуждается во взлетно-посадочной полосе или катапульте.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

У СЕРІЮ

В Украине будут выпускать двигатель для РН Vega

В Украине началась работа по налаживанию серийного производства маршевых двигателей четвертой ступени для новой европейской ракеты-носителя легкого класса (РН) Vega.



“В конце августа европейскому заказчику обеспечена поставка маршевого двигателя для второго пуска РН Vega. В настоящее время ведется подготовка к серийному производству – финансирование этих работ заказчиком уже начато”, – сообщил агентству “Интерфакс-Украина” источник, знакомый с деталями украинско-европейского сотрудничества по программе РН Vega.

По данным собеседника агентства, поставка заказчику очередного, изготовленного в Украине, маршевого двигателя для РН Vega намечена на 2014 год.

Собеседник агентства затруднился на данном этапе уточнять программу пусков РН Vega, напомнив, что успешный пробный пуск РН Vega с космодрома Куру осуществлен в феврале.

“Дата пуска второй летной машины – это компетенция наших европейских коллег”, – сказал он.

Как напомнил источник, ранее ЕКА (Европейское космическое агентство – ИФ) подтвердило заказ на пять ракет Vega. В апреле ГКБ “Южное” и ПО “Южмаш” (оба – Днепропетровск) заключили трехлетний, с правом пролонгации, контракт с AvioSpA на поставку первых пяти серийных маршевых двигателей четвертой ступени для РН Vega.

Контракт на разработку, квалификацию и поставку маршевого двигателя четвертой ступени для РН Vega “Южное” и “Южмаш” подписали с итальянской Avio SpA в феврале 2004 года.

В программе создания РН Vega, входящей в семейство европейских ракет-носителей, участвуют Италия, Бельгия, Франция, Нидерланды, Испания, Швеция и Швейцария. Италия через Итальянское космическое агентство (ИКА) финансирует 65% программы.

РН Vega легкого класса предназначена для вывода на солнечно-синхронную орбиту высотой 1200 км спутников массой до 1200 кг или на полярную орбиту высотой 700 км спутников массой 1500 кг. Ракета состоит из трех твердотопливных ступеней и четвертой ступени на жидком топливе. Ее высота составляет 30 м, стартовая масса – 130 тонн.

Запуски РН будут осуществляться с европейского космодрома Куру во Французской Гвиане.

В январе 2008 года Кабинет Министров Украины и ЕКА подписали в Париже соглашение о сотрудничестве в сфере использования космического пространства в мирных целях.

В состав ЕКА входят 17 европейских стран.

СТАТИСТИКА

За первые девять месяцев 2012 года запущены 53 космических носителя

За первые девять месяцев 2012 года в мире были осуществлены пуски 53 космических носителей. Из этого числа один старт был аварийным (в КНДР) и один частично успешным (в августе российская ракета-носитель “Протон-М” вывела два телекоммуникационных спутника на нерасчетную орбиту).

Больше всего запусков осуществила Россия – 16. На втором месте Китай – 13 пусков. На третьем США – 10 пусков.

Компания Arianespace выполнила 6 запусков, Индия – 2, Япония – 2, компания Sea Launch – 2, Иран -1 пуск.

В сентябре нынешнего года появилась информация, что в мае в Иране был еще один аварийный пуск. Пока эти данные проверить не удалось, поэтому и в статистике он не фигурирует.

Больше всего стартов было проведено с космодрома Байконур – 14. Второе-третье место по “интенсивности” делят китайский космодром Сичан и американский на мысе Канаверал – по 7 стартов.

Далее идут: космодром Куру во Французской Гвиане – 6, космодромы Цзюцюань и Тяньюань – по 3, космодромы Плесецк, Танегасима, Шрихарикота, морской космодром Sea Launch и База ВВС США “Ванденберг” – по 2, иранский Семнан, северокорейский Сохе и “воздушный старт” компании Orbital Sciences Corp. – по 1.

Во время этих пусков на околоземную орбиту были выведены 96 кораблей и спутников.

УГОДИ

Подписано соглашение

27 сентября нынешнего года Японское аэрокосмическое агентство JAXA и компания Mitsubishi Heavy Industries LTD. (MHI) заключили соглашение по развитию и обслуживанию запусков ракет-носителей H-2B (Basic Agreement on Development and Launch Service of the H-IIB Launch Vehicle).

Согласно заключенному соглашению на MHI возлагаются все работы по изготовлению носителей, а также по их дальнейшему совершенствованию. На JAXA возлагаются операции по транспортировке ракет с завода на космодром и проведению запуска.

При этом JAXA оставляет за собой все вопросы безопасности старта и получение телеметрической информации. Также японское аэрокосмическое агентство намерено контролировать качество продукции на заводе-изготовителе.

По заявлению пресс-службы JAXA, заключенное соглашение должно способствовать повышению конкурентоспособности H-2B на мировом рынке.

Є ВІДКРИТТЯ

Марсоход НАСА Curiosity обнаружил следы древнего марсианского ручья, который тек в древние времена в районе, который сейчас исследует ровер, сообщает НАСА.

Марсоход Curiosity нашел следы древнего марсианского ручья

Ученые обнаружили на снимках с марсохода куски конгломерата, образованного сцементированными слоями гравия, образовавшегося на дне древнего ручья. Это первый случай находки такого рода донных отложений.

Форма и размер зерен позволили ученым определить, какой была скорость и глубина марсианского ручья.

“Вода текла в нем со скоростью примерно 3 фута в секунду (0,9 метра в секунду), а глубина была где-то между лодыжкой и бедром”, – говорит Уильям Дитрих (William Dietrich), один из руководителей миссии Curiosity.

“Множество исследований было написано о марсианских каналах, и множество гипотез было выдвинуто о том, что за потоки текли в них. Но это первый случай, когда мы в самом деле видим на Марсе принесенный водой гравий”, – добавил он.

Марсоход Curiosity совершил посадку на поверхность Марса 6 августа в кратере Гейла в южном полушарии планеты. Камни, состоящие из сцементированного гравия, были найдены на полпути между северным валом кратера Гейла и основанием горы Маунт-Шарп в его центре.

Спутниковые снимки этого региона свидетельствовали, что здесь находился конус выноса породы, которую приносили потоки воды, текшие сквозь долину, промытую в вале кратера.

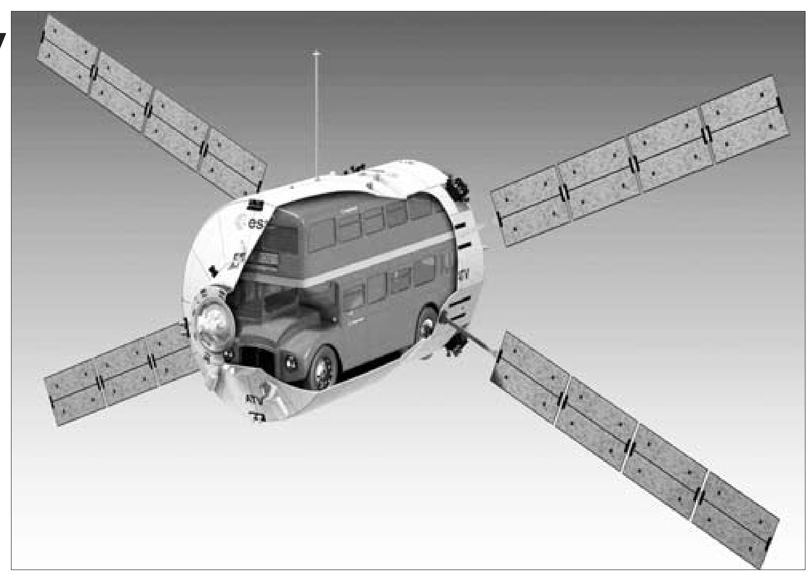
Сцементированный гравий был обнаружен при исследовании двух обнажений породы. Размер зерен гравия в них варьировался от размера песчинки до мяча для гольфа, некоторые имеют угловатую форму, но многие – округлую, обкатанную водой. Их размеры форма указывают, что они были принесены именно потоком воды, а не ветра.

В дальнейшем ученые намерены исследовать химический состав этих камней, что позволит, в частности, получить данные о геологии кратерного вала, откуда они были принесены, передает РИА “Новости”.

МІСІЮ ЗАВЕРШЕНО

ATV-3 “Эдоардо Амальди” отстыковался от МКС

29 сентября европейский автоматический транспортный корабль ATV-3 “Эдоардо Амальди” отстыковался от Международной космической станции. Европейский грузовик совершил в автономном полёте несколько витков вокруг Земли, а затем сведён с орбиты и затоплен в несудоходной части Тихого океана. Корабль находился в составе станции на протяжении шести месяцев. За это время с помощью его двигателей велось управление ориентацией станции, проведено 9 коррекций орбиты МКС. “Эдоардо Амальди” доставил на МКС 6 595 кг различных грузов, в числе которых: топливо, кислород, вода, продукты питания, научная аппаратура, дополнительное оборудование, расходуемые материалы, посылки для членов экипажа. Запуск четвертого европейского автоматического грузового корабля ATV-4 “Альберт Эйнштейн” запланирован на май 2013 года, сообщают пресс-службы Роскосмоса и ФГУП ЦНИИмаш.



КОМЕРЦІЙНИЙ КОСМОС



Orbital начинает испытания ракеты для своего космического грузовика

Специалисты компании Orbital Sciences начали наземную отработку ракеты-носителя Antares, с помощью которой в дальнейшем будут запускаться к МКС коммерческие грузовые корабли Cygnus, сообщает пресс-служба компании.

Orbital Sciences наряду с компанией SpaceX в декабре 2008 года получила от НАСА контракты по доставке грузов на МКС – CRS-контракты (Commercial Resupply Services). При этом на долю SpaceX пришелся заказ на 12 полетов, а на долю Orbital Sciences – восемь рейсов. В рамках этого проекта Orbital создает “легкий” грузовик Cygnus, который сможет выводить на орбиту – в зависимости от конфигурации – груз весом от 2 до 2,7 тонны, что в два-три раза меньше, чем Dragon.

Для запуска корабля Cygnus (“Лебедь”) будет использоваться ракета Antares (бывшая Taurus II), для нее компания в течение четырех лет создавала пусковой комплекс на площадке испытательного центра НАСА на острове Уоллопс (штат Виргиния) – “Среднеатлантический региональный космопорт” (Mid-Atlantic Regional Spaceport – MARS).

Теперь Агентство по надзору за коммерческой космической деятельностью штата Виргиния (Virginia Commercial Space Flight Authority – VCSFA) выдала Orbital разрешение на начало работ с ракетой на этой площадке.

“Это первый построенный в США за последние десятилетия новый стартовый комплекс для ракет на жидком топливе”, – отметил президент Orbital Дэвид Томпсон (David Thompson).

По его словам, в следующие несколько месяцев будет проведена серия наземных и летных испытаний ракеты, в частности, огневые испытания двигателей первой ступени, первый запуск полноценного “Антареса”, а затем первый демонстрационный полет “Лебедя”.

Огневые испытания, как ожидается, состоятся через четыре-пять недель после сборки и установки ракеты на площадке, а через месяц – первый старт “Антареса” с масс-габаритным макетом корабля и четырьмя “пикоспутниками”. “Пикоспутниками” считают спутники с массой менее одного килограмма. Обычно они создаются для работы в группе, иногда с наличием более крупного спутника.

По итогам этого теста первый Cygnus отправится к МКС с грузом около 550 килограммов. Компания рассчитывает, что первый коммерческий рейс по доставке груза на МКС состоится в 2013 году, передает РИА “Новости”.

Сторінку підготував Віктор Гедз.



Он стоял у истоков грандиозного космического проекта...

6 октября исполняется 85 лет выдающемуся советскому и российскому учёному и конструктору космической техники, лауреату Государственной премии СССР, почётному члену Российской академии космонавтики им. К.Э. Циолковского, Герою Социалистического Труда Борису Бальмонту – человеку, который оставил свой яркий свет в истории покорения космоса и продолжает здравствовать, проживая в Москве...

Будущий учёный родился 6 октября 1927 года в городе Шуе Иваново-Вознесенской губернии, в семье служащих. Внучатый племянник известного поэта Константина Бальмонта. Окончил 7 классов школы №2 города Шуи. В 1943-1946 годах учился в спецшколе ВВС №3 в городе Иванове, получил среднее образование.

Для продолжения учебы был направлен в Московский авиационный технологический институт им. К. Циолковского. В 1950 году продолжил учебу Московском высшем техническом училище им. Н.Э.Баумана, которое успешно окончил в 1952 году.

Ещё до выпуска, с марта 1952 года работал на оборонном заводе № 205 в Саратове, который только что начал освоение нового вида продукции – командных гироприборов для первых баллистических ракет. Работая на заводе, Бальмонт прошел путь от инженера до директора: инженер-конструктор, старший инженер, заместитель начальника и начальник цеха, главный инженер, директор. Принимал участие в разработке и организации производства гироскопических приборов практически для всех ракет, стоявших на вооружении, а также для космических. За активное участие в создании и производстве изделий для управления полетом ракет и комплекса "Восток" в 1961 году награжден орденом Ленина.

В апреле 1965 года был переведен на работу в только что созданное Министерство общего машиностроения СССР. Был назначен начальником 6-го Главного управления министерства, которому подчинялись научные, конструкторские и производственные предприятия, ответственные за разработку и изготовление приборов для ориентации, навигации и стабилизации летательных аппаратов. За успехи в разработке и производстве спецтехники был награжден двумя орденами Ленина.

В апреле 1972 года назначен начальником 8-го Главного управления того же министерства, членом коллегии министерства. Главк координировал научно-технические работы по ракетно-космической тематике. Затем – заместителем и с 1976 года – первым заместителем министра. В 1976 году за разработку автоматической аппаратуры для проведения успешных полетов беспилотных аппаратов на Луну стал лауреатом Государственной премии.

Указом Президиума Верховного совета СССР от 6 сентября 1978 года за выдающиеся заслуги в выполнении заданий Правительства СССР Бальмонту Борису Владимировичу присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали "Серп и Молот".

Еще в 1976 году был назначен председателем Межведомственного координационного совета по созданию комплекса "Энергия-Буран", стоял у истоков грандиозного космического проекта. Но довести проект до конца не довелось в связи с назначением на новую должность.

В феврале 1981 года назначен Министром станкостроительной и инструментальной промышленности СССР. Видя серьезное отставание отрасли и понимая, что станкостроение является основой машиностроения, он начал реформирование с внедрения электроники, числового программного управления. Для этого в отрасли велось огромное капитальное строительство: расширялись мощности уже существующих заводов, строились новые.

В июле 1986 года вышел на пенсию, но не отошел от активной деятельности. Перешел на дипломатическую работу. В 1987-1992 годах был чрезвычайным и полномочным посланником по экономическим вопросам СССР (а затем России) в Германии.

Живет в городе-герое Москве. Главный эксперт Российского авиационно-космического центра.

Космическая программа третьего рейха

Отправной точкой космической программы нацистской Германии стал 1938 год, когда на острове Пенемюнде в Балтийском море был открыт научно-исследовательский ракетный центр, а главным конструктором немецких ракет был назначен Вернер фон Браун.



Вряд ли, по утверждению специалистов, можно считать стечением обстоятельств тот факт, что в СССР в том же году был разгромлен центр по разработке ракетных систем, а его специалисты (включая будущего главного конструктора советских ракет С.П. Королева) были объявлены врагами народа и многие из них уничтожены. Есть основания полагать, что компромат на этих людей подбросила именно немецкая разведка.

Последствия этого шага сказались незамедлительно. Если к 1941 году на вооружении Красной армии имелось всего несколько машин с установками реактивного залпового огня ("катюш"), то в третьем рейхе к этому времени началось эскизное проектирование мощной ракетной системы, способной вывести человека в космос, – проект "А9/А10". К 1943 году он был готов, а ракета получила условное название "Фау-3".

Но поскольку шла война, основные усилия немецких ракетчиков были сосредоточены на разработке военной ракеты "А-4", предназначенной для поражения противника, в рамках программы "Оружие Возмездия" (с возможным использованием находящейся в стадии разработки атомной боеголовки). В немецком ракетном арсенале начала 40-х годов уже находились твердотопливная ракета "Ренботе" класса "земля-земля" с дальностью полёта до 150 км и зенитная управляемая ракета "Вассерфаль" класса "земля-воздух". В стадии разработки находились ракеты "Райнтохтер" и "Шметтерлинг". Так что обстрел Британских островов ракетами "Фау-1" и "Фау-2" рассматривался как своего рода прелюдия к обстрелу США. В 1944 году заводы в Нордхаузене выпускали по 25-30 ракет "Фау-2" в сутки.

Тогда же прошел летные испытания истребитель-перехватчик "Болен-Наттер 1" с ракетным двигателем и вертикальным взлетом (!), вооруженный 30-ю неуправляемыми ракетами класса "воздух-земля" и развивавший скорость до 1000 км/ч.

Эпоха ракетно-космической техники становилась реальностью. Правда, из 18 ракет "А-4" 16 взорвались в воздухе. Да и производство самолетов-снарядов "Фау-1" с технической точки зрения, как признавался министр вооружений Германии Шпеер, "было делом дорогостоящим, а эффективность их по сравнению с затраченными средствами – минимальной". Это изделие часто произвольно меняло курс, высоту и скорость.

Вот тут-то в дело и вступил (в прямом смысле слова) человеческий фактор в лице ракетчицы-испытательницы Ханны Рейч.

Эта миниатюрная и хрупкая на вид, но феноменально отважная женщина в середине 1943 года предложила свою кандидатуру для того, чтобы испытать в полёте "Фау-1"! Для этого в самолет-снаряд "втиснули" крохотную (по комплекции пилотессы) кабину с ручным управлением и необходимыми приборами. По всему размаху крыла установили элероны, а под фюзеляжем – небольшую посадочную лыжу.

Стартуя в воздухе с подвески под самолетом-носителем, Рейч совершила целый ряд рискованных полётов на "Фау-1", доказав на собственном опыте, что эффективное пилотирование ракеты возможно. Ее мужество было оценено всеми высшими наградами рейха. Сам Гитлер вручил Рейч Рыцарский Железный крест. Во время аудиенции Рейч и поделилась с Гитлером своими замыслами относительно космической программы на основе баллистической ракеты "Фау-2", испытания которой успешно прошли 3 октября 1942 года.

Гитлер дал "добро" на "проведение предварительного изучения вопроса". И в ноябре 1943 года на секретной конференции в Академии авиационных исследований было принято решение о наборе пилотов в "Отряд военных космонавтов". По некоторым данным, число курсантов достигало 500 человек, но после тщательного отбора сократилось до 100. Есть версия, что трое из них и стали первыми немецкими космонавтами, совершившими в конце 1943 года суборбитальный полёт на "Фау-2".

О серьезности намерений свидетельствовало и то, что Гитлер в феврале 1944 года назначил куратором космической программы третьего рейха оберштурманфюрера СС Отто Скорцени, которому доверяли самые ответственные поручения, в том числе имевшие отношение к "специальному оружию".

Человек действия, Скорцени придал программе пилотирования ракет "спецназовский подтекст". Космонавты обучались навыкам наведения на цель на модернизированных "Фау-1" как прототипах межконтинентального ракетного комплекса "Рейхенберг". По замыслу главного конструктора комплекса Рихарда Фогта, бомбардировщик "До-217Е" должен был поднимать сцепку из баллистической ракеты "Фау-2" и микросамолета-наводчика. После отделения от носителя на высоте 10 км включался прямоточный воздушно-реактивный набор высоты с курсом на цель. Уже в стратосфере летчику предстояло с помощью радиолокатора обнаружить цель, ввести ее данные в систему наведения ракеты и после этого отделить от нее свой микросамолет.

Естественно, риск такой операции был велик. Поэтому курсанты школы Скорцени (к лету 1944 года их осталось 70) подписывали документ такого содержания:

"Настоящим подтверждаю, что добровольно согласился стать пилотом управляемой человеком планирующей бомбы для участия в акциях самопожертвования. Я сознаю, что акция может завершиться моей гибелью".

Осенью 1944 года Гитлером был утвержден план нанесения демонстрационного ракетно-бомбового удара по Нью-Йорку под кодовым названием "Эль-стер" ("Сорока"). В ночь на 30 ноября 1944 года с подлодки вблизи американского берега была высажена спецкоманда с целью установить радиомаяк наведения на одном из небоскребов Нью-Йорка. Но немецкие агенты были схвачены ФБР, осталось рассчитывать исключительно на добровольцев Скорцени.

Вернер фон Браун предложил использовать для обстрела Нью-Йорка свою ракету "А9/А10". Ее испытания состоялись 8 и 24 января 1945 года. Но на осуществление космического перелета Германия – Нью-Йорк времени у нацистов уже не хватило...

Подготовил Алексей Тригуб.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

8 – 14 жовтня



8 жовтня 1901 р. *народився один із організаторів штурманської служби ВПС СРСР С.О.Данілін.*

8 жовтня 1907 р. *народилася військова льотчиця, Герой Радянського Союзу П.Д.Осипенко.*

8 жовтня 1932 р. *здійснив перший політ пасажирський літак ХАІ-1 конструкції Й.Г.Немана, на якому вперше в СРСР застосували шасі, що забиралося у польоті, Б.М.Кудрін.*



8 жовтня 1933 р. *здійснив перший політ винищувач І-15 (ЦКБ-3) конструкції М.М.Полікарпова, В.П.Чкалов.*

8 жовтня 1942 р. *народився Генеральний конструктор АНТК "Антонов" Д.Ківа.*

8 жовтня 1953 р. *здійснено перший автономний пуск керованої ракети "повітря-повітря" К-5 (РС-1У) КБ Д.Л.Толмашевича, К.К.Коккінакі і В.Н.Завадський на винищувачі МіГ-17П.*

8 жовтня 1957 р. *народився заступник начальника Центрального управління захисту інформації та криптології Генерального штабу Збройних Сил України Г.В.Шкурко.*

8 жовтня 1994 р. *засновано ЗАТ "Авіакомпанія "Аеросвіт".*

9 жовтня 1906 р. *здійснив перший політ дирижабль "Цеппелін" LZ-3. Він став першим військовим дирижаблем.*

9 жовтня 1931 р. *народився заслужений льотчик-випробувач, Герой Радянського Союзу Г.О.Пукіто.*

9 жовтня 1950 р. *народився військовий льотчик, заступник ГК ВПС ЗС України з БП і ВНЗ (2002-2004) І.М.Іванчик.*



9 жовтня 1957 р. *народився льотчик-космонавт, Герой Росії Ю.В.Усачов. Виконав чотири польоти на КК "Союз ТМ-18" – "Мир" (1994), "Союз ТМ-23" – "Мир" (1996), "Атлантіс"-МКС (2000), "Діскавері"-МКС (2001) .*

9 жовтня 1977 р. *відбувся запуск КК "Союз-25", В.В.Ковальонок, В.В.Рюмін.*

9 жовтня 1996 р. *засновано ДК "Укрспецекспорт".*



10 жовтня 1909 р. *народився авіаконструктор М.З.Матюк.*

10 жовтня 1912 р. *В.Ф. Фотте в Росії вперше в історії авіації отримав патент на напівавтоматичний аерофотоапарат.*

10 жовтня 1943 р. *народився Командувач 49-го корпусу ППО (1992-1998) М.Д.Походзіло.*

10 жовтня 1946 р. *народився військовий льотчик, начальник 33-го ЦБП і ПЛС МА ВПС (до 1992 р.) Ю.С.Гудков.*



10 жовтня 1946 р. *народився заслужений лікар України, доктор медичних наук, професор, член Національної спілки письменників України, заступник МО України (2005-2006) В.В.Пасько.*

10 жовтня 1948 р. *здійснено перший успішний випробний пуск балістичної ракети дальньої дії Р-1 з РРД РД-100 конструкції В.П.Глушка.*

10 жовтня 1952 р. *народився начальник Головного оперативного управління Генерального штабу ЗС України М.Ю.Случайний.*

10 жовтня 1957 р. *здійснив перший політ літак Су-9.*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

8 – 14 жовтня

10 жовтня 1958 р. *народився начальник відділу розгляду звернень та прийому громадян Міністерства оборони України С.Г.Верба.*



10 жовтня 1960 р. *народився військовий льотчик, командир Повітряного командування "Захід" Повітряних Сил Збройних Сил України (2004-2007) П.М.Осипенко.*

10 жовтня 1957 р. *здійснив перший політ перехоплювач Т-43-1 (Су-9), В.С.Іллюшин.*

10 жовтня 1966 р. *вийшла директива Генерального штабу ЗС СРСР про створення пошуково-рятувальної служби ВПС.*

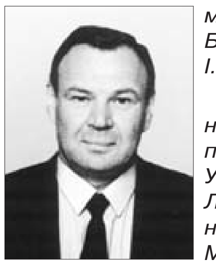
10 жовтня 1968 р. *народився директор Департаменту капітального будівництва Міністерства оборони України Е.Г. Шевчук.*

10 жовтня 2007 *відбувся запуск КК "Союз ТМА-11", Ю.І.Маленченко, П.Уїтсон (ЕО МКС-16) та учасник ЕП-13 М.Ш.Шейх; при посадці вперше на борту космічного корабля знаходилося більше жінок ніж чоловіків.*

10 жовтня 2007 р. *в Москві було відкрито пам'ятник пілотам і механікам ІАП "Нормандія-Неман".*

11 жовтня 1916 р. *на авіадвигунобудівельному заводі "Дюфлон і Константинович" (зараз – ВАТ "Мотор Січ") випущено перший авіаційний двигун "ДЕКА" М-100 (28 вересня за ст. ст.).*

11 жовтня 1932 р. *на озброєння прийнято авіаційний швидкострільний кулемет ШКАС конструкції Б.Г.Шпитального та І.О.Комарицького.*



11 жовтня 1948 р. *народився заслужений працівник транспорту України, начальник ЛВС АНТК ім. О.К.Антонова (1997-2008) М.Г.Харченко.*

11 жовтня 1965 р. *народився заступник начальника управління особового складу Командування Повітряних Сил Збройних Сил України А.Б.Проценко.*

11 жовтня 1976 р. *в рамках програми повітряно-космічної системи "Спіраль" здійснив перший політ експериментальний літак "105.11" ДКБ "МіГ" – дозвуковий аналог орбітального літака.*

11 жовтня 1999 р. *здійснив перший політ серійний літак Ан-140 виробництва ХАЗ.*



12 жовтня 1912 р. *народився військовий льотчик, двічі Герой Радянського Союзу Г.П.Кравченко.*

12 жовтня 1963 р. *народився командир Повітряного командування "Центр" А.В.Вашутін.*



12 жовтня 1969 р. *народився льотчик-випробувач АНТК ім. О.К.Антонова В.Ю.Мосін.*

12 жовтня 1982 р. *відбувся пуск РН "Протон" з першим КА "Ураган" Омського ПО "Політ" для системи ГЛОНАСС.*

13 жовтня 1833 р. *народився піонер повітроплавання і авіації, доктор М.А.Арендт.*

14 жовтня 1917 р. *народився вчений у галузі космічної радіотехніки, Герой Соціалістичної Праці Є.Я.Богуславський.*

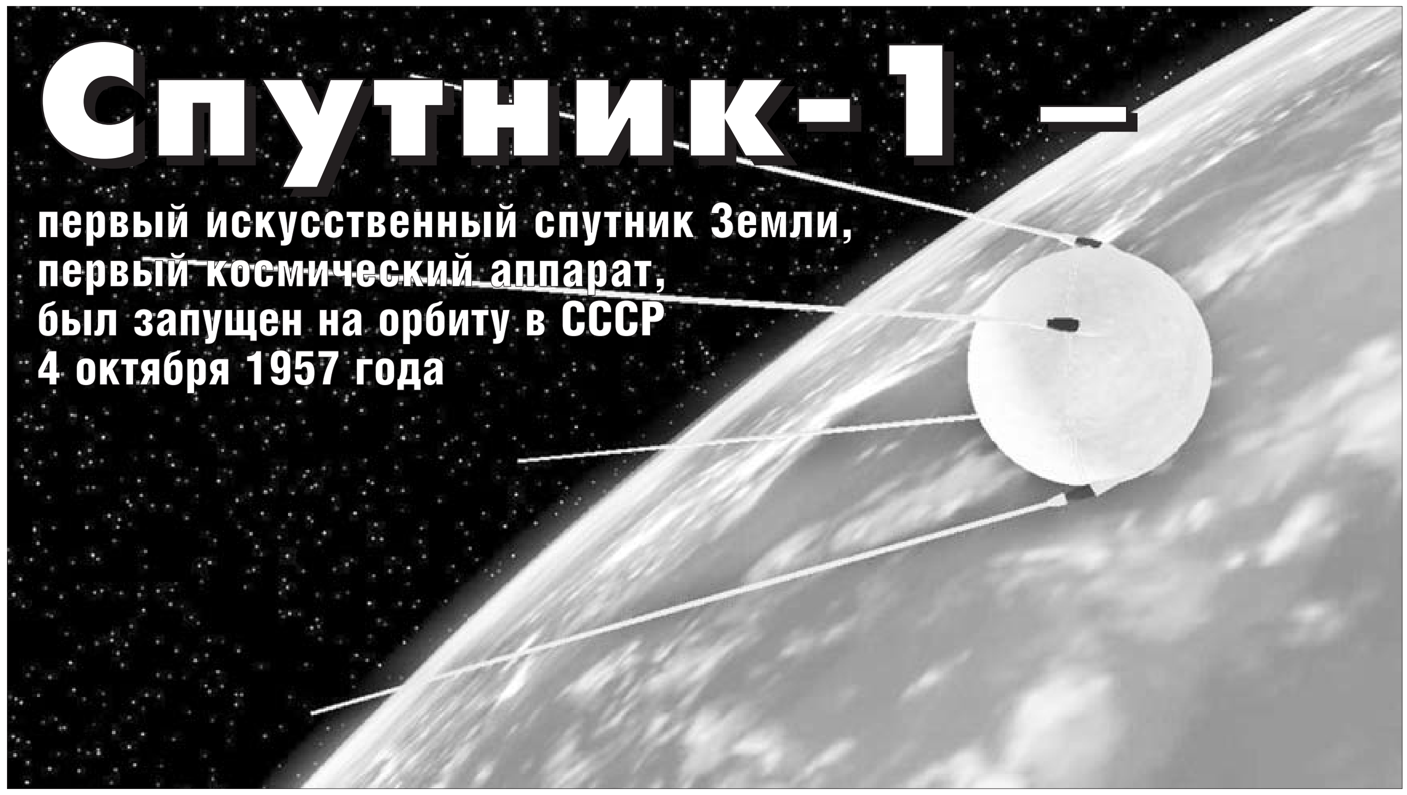
14 жовтня 1946 р. *народився Головнокомандувач Військ ППО ЗС України (2000-2001), голова наглядової ради Корпорації "Науково-виробничого об'єднання "Небо України" В.В.Ткачов.*

14 жовтня 1954 р. *народився льотчик-випробувач Р.П.Таскаєв.*

14 жовтня 2004 р. *здійснив перший політ модернізований літак Ан-124-100М-150, екіпаж С.О.Нечепуренка.*

Спутник-1 –

первый искусственный спутник Земли, первый космический аппарат, был запущен на орбиту в СССР 4 октября 1957 года



Кодовое обозначение спутника – ПС-1 (Простейший Спутник-1). Запуск осуществлялся с 5-го научно-исследовательского полигона министерства обороны СССР "Тюра-Там" (получившего впоследствии открытое наименование космодром Байконур) на ракете-носителе "Спутник" (Р-7).

Над созданием искусственного спутника Земли, во главе с основоположником практической космонавтики С.Королёвым, работали ученые М.Келдыш, М.Тихонравов, Н.Лидоренко, В.Лапко, Б.Чекунов, А.Бухтияров и многие другие.

Дата запуска считается началом космической эры человечества, а в России отмечается как день Космических войск.

Устройство

Корпус спутника состоял из двух полусфер диаметром 58 см из алюминиевого сплава со стыковочными шпангоутами, соединёнными между собой 36 болтами. Герметичность стыка обеспечивала резиновая прокладка. В верхней полуоболочке располагались две антенны, каждая из двух штырей по 2,4 м и по 2,9 м. Так как спутник был неориентирован, то четырёхантенная система давала равномерное излучение во все стороны.

Внутри герметичного корпуса были размещены: блок электрохимических источников; радиопередающее устройство; вентилятор; термореле и воздуховод системы терморегулирования; коммутирующее устройство бортовой электроавтоматики; датчики температуры и давления; бортовая кабельная сеть. Масса: 83,6 кг.

История запуска

Полёту первого спутника предшествовала длительная работа советских ракетных конструкторов во главе с Сергеем Королёвым.

1931–1947

В 1931 году в СССР была создана Группа изучения реактивного движения (ГИРД), занимавшаяся конструированием ракет, в которой работали, в частности, Цандер, Тихонравов, Победоносцев, Королёв. В 1933 году эта группа была преобразована в Реактивный институт, продолживший работы по созданию и совершенствованию ракет.

1947–1957. За десять лет от "Фау-2" до ПС-1

Ракета V-2 воплотила в своей конструкции идеи гениев-одиночек – Константина Циолковского, Германа Оберта, Роберта Годдарда. Эта первая в мире управляемая баллистическая ракета имела следующие основные характеристики:

Максимальная дальность стрельбы – 270–300 км
Начальная масса – до 13 500 кг
Масса головной части – 1075 кг
Компоненты топлива – жидкий кислород и этиловый спирт
Тяга двигателя на старте – 27 т

Устойчивый полёт на активном участке обеспечивался автономной системой управления.

13 мая 1946 г. И. Сталин подписал постановление о создании в СССР ракетной отрасли науки и промышленности. В августе С.Королёв назначен главным конструктором баллистических ракет дальнего действия.

В 1947 году лётные испытания ракет Фау-2, собранных в Германии, положили начало советским работам по освоению ракетной техники.

В 1948 г. на полигоне Капустин Яр проводились уже испытания ракеты Р-1, которая являлась копией Фау-2, изготовляемой полностью в СССР. В том же году выходят постановления правительства о разработке и испытаниях ракеты Р-2 с дальностью полёта до 600 км и о проектировании ракеты с дальностью до 3000 км и массой головной части в 3 т.

В 1949 г. ракеты Р-1 начали использоваться для проведения серии экспериментов по высотным пускам для исследования космического пространства. Ракеты Р-2 прошли испытания уже в *1950 г.*, а в *1951 г.* были приняты на вооружение.

Р-5. Создание ракеты Р-5 с дальностью до 1200 км стало первым отрывом от техники Фау-2. Эти ракеты прошли испытания в *1953 г.*, и сразу же начались исследования использования их как носителя ядерного оружия. Автоматика атомной бомбы была совмещена с ракетой, сама ракета доработана для принципиального повышения её надёжности. Одноступенчатая баллистическая ракета средней дальности получила название Р-5М. 2 февраля *1956 г.* произведён первый в мире пуск ракеты с ядерным зарядом.

Р-7. 13 февраля 1953 г. вышло первое постановление, обязывающее начать разработку двухступенчатой межконтинентальной баллистической ракеты с дальностью 7–8 тыс. км. Вначале предполагалось, что эта ракета станет носителем атомной бомбы тех же габаритов, что устанавливалась на Р-5М. Сразу после первого испытания термоядерного заряда 12 августа 1953 г. казалось, что создание ракеты-носителя для такой бомбы в ближайшие годы нереально. Но в ноябре того же года Королёв провёл собрание ближайших заместителей, на котором сообщил:

"Ко мне неожиданно приезжал министр среднего машиностроения, он же заместитель председателя Совета Министров, Вячеслав Александрович Малышев. В категорической форме предложил "забыть об атомной бомбе для межконтинентальной ракеты". Он сказал, что конструкторы водородной бомбы обещают ему уменьшить её массу и для ракетного варианта довести до 3,5 т".

В январе 1954 года состоялось совещание главных конструкторов, на котором и были разработаны основные принципы компоновки ракеты и наземного стартового оборудования. Отказ от традиционного стартового стола и использование подвески на отбрасываемых фермах позволили не нагружать нижнюю часть ракеты и уменьшить её массу. Впервые отказались от газоструйных рулей, традиционно применявшихся со времён Фау-2, их заменили двенадцатью рулевыми двигателями, которые одновременно должны были служить и тяговыми – для второй ступени на завершающей стадии активного полёта.

20 мая 1954 г. правительство выдало постановление о разработке двухступенчатой межконтинентальной ракеты Р-7. А уже 27 мая Королёв направил докладную министру оборонной промышленности Д.Устинову о разработке ИСЗ и возможности его запуска с помощью будущей ракеты Р-7. Теоретическим обоснованием для такого письма была серия научно-исследовательских работ "Исследования по вопросам создания искусственного спутника Земли", которая была проведена в 1950–1953 годах в НИИ-4 Министерства обороны под руководством М.Тихонравова.

Разработанный проект ракеты новой компоновки 20 ноября 1954 г. был одобрен Советом министров СССР. Необходимо было в кратчайшие сроки решить множество новых задач, в которые входили, кроме разработок и строительства самой ракеты, выбор места для стартового полигона, постройка стартовых сооружений, ввод в строй всех необходимых служб и оборудование наблюдательными пунктами всей 7000-километровой трассы полёта.

Первый комплекс ракеты Р-7 был построен и испытан в течение 1955–1956 годов на Ленинградском металлическом заводе, одновременно, в соответствии с постановлением правительства от 12 февраля 1955 г. началось строительство НИИП-5 в районе станции Тюра-Там. Когда первая ракета в заводском цеху была уже в сборе, завод посетила делегация основных членов политбюро во главе с Н.Хрущёвым. Ракета оказала потрясающее впечатление не только на советское руководство, но и на ведущих учёных.

30 января 1956 г. правительством подписано постановление о создании и выводе на орбиту в 1957–1958 гг. "Объекта "Д" – спутника массой 1000–1400 кг несущего 200–300 кг научной аппаратуры. Разработка аппаратуры была поручена Академии наук СССР, постройка спутника – ОКБ-1, осуществление пуска – Министерству обороны. К концу 1956 г. стало ясно, что надёжная аппаратура для спутника не может быть создана в требуемые сроки.

14 января 1957 г. Советом Министров СССР утверждена программа лётных испытаний Р-7. Тогда же Королёв направил докладную записку в Совет Министров, где писал, что в апреле – июне 1957 года могут быть подготовлены две ракеты в спутниковом варианте "и запущены сразу же после первых удачных пусков межконтинентальной ракеты". В феврале всё ещё продолжались строительные работы на полигоне, две ракеты уже были готовы к отправке. Королёв, убедившись в нереальности сроков изготовления орбитальной лаборатории, шлёт правительству неожиданное предложение:

"Имеются сообщения о том, что в связи с Международным геофизическим годом США намерены в 1958 году запустить ИСЗ. Мы рискуем потерять приоритет. Предлагаю вместо сложной лаборатории – объекта "Д" вывести в космос простейший спутник".

15 февраля это предложение было одобрено.

В начале марта первая ракета Р-7 №М1-5 доставлена на техническую позицию полигона, а 5 мая вывезена на стартовую площадку № 1. Подготовка к пуску длилась неделю, на восьмой день началась заправка. Пуск состоялся 15 мая в 19:00 по местному времени. Старт прошёл нормально, но на 98-й секунде полёта произошёл сбой в работе одного из боковых двигателей, через 5 сек все двигатели автоматически отключились и ракета упала в 300 км от старта. Причиной аварии было возникновение пожара в результате разгерметизации топливной коммуникации высокого давления. Вторая ракета, Р-7 № 6Л, была подготовлена с учётом полученного опыта, но запустить её вовсе не удалось. 10–11 июня делались многократные попытки пуска, но в последние секунды срабатывала защитная автоматика. Выяснилось, что причиной была неправильная установка клапана азотной продувки и замерзание главного кислородного клапана. 12 июля пуск ракеты Р-7 №М1-7 снова прошёл неудачно, эта ракета пролетела всего 7 километров. Причиной на этот раз стало замыкание на корпус в одном из приборов системы управления, в результате чего прошла ложная команда на рулевые двигатели, ракета значительно отклонилась от курса и была автоматически остановлена.

Наконец, *21 августа 1957 г.* осуществился успешный запуск: ракета № 8Л нормально прошла весь активный участок полёта и достигла заданного района – полигона на Камчатке. Головная часть её полностью сгорела при входе в плотные слои атмосферы, несмотря на это 27 августа ТАСС сообщило о создании в СССР межконтинентальной баллистической ракеты. 7 сентября осуществлён второй полностью успешный полёт ракеты, но головная часть снова не выдержала температурной нагрузки, и Королёв вплотную занялся подготовкой к космическому запуску.

Итак, по результатам лётных испытаний пяти ракет было очевидно, что она может летать, но головная часть требовала радикальной доработки. Это потребует, по расчётам оптимистов, не менее полугода. Разрушение головных частей открыло дорогу для пуска Первого простейшего спутника.

Проектирование простейшего спутника началось в ноябре 1956 года, а в начале сентября 1957 года ПС-1 прошёл окончательные испытания на вибростенде и в термокамере. Спутник был разработан как очень простой аппарат с двумя радиомаяками для проведения траекторных измерений. Диапазон передатчиков простейшего спутника был выбран так, чтобы слежение за спутником могли осуществлять радиолюбители.

22 сентября в Тюра-Там прибыла ракета Р-7 № 8К71ПС (изделие М1-ПС "Союз"). По сравнению со штатными, она была значительно облегчена: массивная головная часть заменена переходом под спутник, снята аппаратура системы радиоуправления и одна из систем телеметрии, упрощена автоматика выключения двигателей. Масса ракеты в результате была уменьшена на 7 тонн.

2 октября Королёвым был подписан приказ о лётных испытаниях ПС-1 и направлено в Москву уведомление о готовности. Ответных указаний не пришло, и Королёв самостоятельно принял решение о постановке ракеты со спутником на стартовую позицию.

В пятницу, 4 октября, в 22 часа 28 минут 34 секунды по московскому времени (19 часов 28 минут 34 секунды по Гринвичу) был совершён успешный запуск. Через 295 секунд после старта ПС-1 и центральный блок ракеты весом 7,5 тонны были выведены на эллиптическую орбиту высотой в апогее 947 км, в перигее 288 км. На 314,5 секунде после старта произошло отделение Спутника, и он подал свой голос. "Бип! Бип!" – так звучали его позывные. На полигоне их ловили 2 минуты, потом Спутник ушёл за горизонт. Люди на космодроме выбежали на улицу, кричали "Ура!", качали конструкторов и военных. И ещё на первом витке прозвучало сообщение ТАСС: "…В результате большой напряжённой работы научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро создан первый в мире искусственный спутник Земли…"

Только после приёма первых сигналов Спутника поступили результаты обработки телеметрических данных и выяснилось, что лишь доли секунды отделяли от неудачи. Один из двигателей "запаздывал", а время выхода на режим жёстко контролируется и при его превышении старт автоматически отменяется. Блок вышел на режим менее чем за секунду до контрольного времени. На 16-й секунде полёта отказала система управления подачи топлива, и из-за повышенного расхода керосина центральный двигатель отключился на 1 секунду раньше расчётного времени.

Ещё немного — и первая космическая скорость могла быть не достигнута.

Но победителей не судят!

Великое свершилось!

Подготовил Владимир Алексеев.
"Крила України".

20-летию создания транспортной авиационной эскадрильи “Блакитна Стежа”, всем тем, кто связал с ней свою судьбу, посвящается

“Зоркий глаз” Украины

Самолёты открытого неба

Из 35 стран-участниц Договора собственные самолёты наблюдения имеют всего 8, в том числе к ним относится и Украина. Остальным же приходится довольствоваться арендой этих машин у их “счастливых обладателей” или просто участием представителей в совместных с другими странами миссиях.

Всего же в мире, в разное время, имелось 19 самолётов наблюдения, сертифицированных согласно Договору. В настоящее время “на крыле” находятся 13 из них:

Страна	Тип самолёта	Кол-во	Примечание
Великобритания	Эндовер С.Мк.1	1	списан
Болгария	Ан-30	1	списан
Венгрия	Ан-26	1	
Румыния	Ан-30	1	
РФ	Ан-30Б	5	авария одного в 2012 г.
РФ	Ту-154-ОН	1	
РФ*	Ту-214ОН	1	В 2012 планируется достройка второго
США**	ОС-135В	2	
Турция	CN-235	1	
Украина	Ан-30Б	2	
ФРГ	Ту-154М	1	разбился в 1997 г.
Чехия	Ан-30	1	списан
Швеция	SAAB-340	1	
POD-группа	С-130Н/ 130Н-30	-***	
Всего:		**19**	

* – требуется сертификация;

** – третий американский ОС-135В используется для проведения различного рода испытаний;

*** – на время наблюдательного полёта для переоборудования выделяются обычные строевые самолёты из состава ВВС стран-участниц.

Ан-30



Украина

Именно самолёт этой станы стал первым, сертифицированным согласно первому этапу Договора. Это произошло в период с 15 по 29 апреля 2002 года на аэродроме Нордхольц (ФРГ).

В настоящее время Украиной используются два Ан-30 (б/н 80 и 81). На них сертифицирована следующая аппаратура наблюдения: фотокамеры АФА-41/7.5 и АФА-41/10.

За период с 1994 по начало 2012 года украинские Ан-30 выполнили 105 наблюдательных миссий над 22 странами Договора, из них 18 – тренировочных и сертификационных. В 2012 году к ним должны добавиться Босния и Герцеговина, Хорватия и Швеция.

Наблюдаемая страна	Всего миссий	в т.ч. тренировочные и демонстрационные
Бенилюкс	3	
Болгария	9	
Великобритания	7	5
Венгрия	9	
Греция	3	
Грузия	1	
Дания	1	
Испания	1	
Италия	6	1
Норвегия	1	1
Польша	11	1
Португалия	1	
Румыния	11	1
Словакия	10	1
США	1	1
Турция	10	
ФРГ	11	5
Финляндия	1	
Франция	6	2
Чехия	2	
Всего:	**105**	

Россия

В РФ Договор “курируется” Национальным центром по уменьшению ядерной опасности (верификационным центром) Минобороны РФ.

Передача Ан-30 на аэродром Кубинка в состав формируемой там базы по обеспечению реализации Договора про Открытое небо четырёх Ан-30 из состава 151-й одраэ (Красноярск) началась ещё в 1995 году. В настоящий момент из них в лётном состоянии находятся четыре самолёта: б/н 01, 87, 26226 и 30078. База “Открытое небо” с 2011 года входит в состав 800-й АБ (ОН).

Ещё один самолёт (б/н 04) потерян в результате аварии 23 мая 2012 года на аэродроме Числав (Чехия) в ходе посадки после выполнения наблюдательного полёта. Причиной этого, вероятно (официальные причины пока так и не оглашены), стала грубая посадка. Все находившиеся на борту представители российской и чешской делегаций живы.

Сертификация самолёта наблюдения Ан-30Б проведена 15-29 апреля 2002 года на аэродроме Нордхольц (ФРГ). Им в качестве аппаратуры наблюдения используются фотокамеры АФА-41/7.5 и АФА-41/10.

Румыния

В конце 1976 – начале 1977 года ВВС получили 3 Ан-30, их регистрационные номера первоначально были 103, 104 и 105, а затем их сменили на 1103, 1104 и 1105 соответственно.

В 2005 году самолёт 1103 был продан в Молдову (АК Аэропорт Маркулешты), где получил обозначение ER-AWZ и в настоящее время находится на хранении там же. Самолет 1104 с 2010 года выведен из боевого состава и находится на хранении на аэродроме Отопени, а 1105 эксплуатируется, летая, в том числе, и по Договору про открытое небо. При этом, кроме активных миссий румынской стороны, самолёт часто арендуют (в основном, для полётов на РФ) и другие страны, неимеющие собственных специализированных самолётов.

На борту Ан-30, привлекающегося для полётов по ДОН, установлена фотокамера Leica Wild RC30. Самолёт прошёл сертификацию для полётов по ДОН в сентябре 2008 года.

Болгария

Первый Ан-30 получен ВВС в 1975 году, где получил обозначение “055” и передан в 16-й отап (София-Враждебна). Второй самолёт (сер.1107) поставлен в авиакомпанию Balkan в 1978 году, а в 1990-м он передан в ВВС ЧСФР. Военная машина долгое время летала, в числе прочего, и по Договору по ОН, затем в начале 10-х годов её поставили на хранение на аэродроме в Софии.

На борту Ан-30, летавшего по ДОН, устанавливались кадровая фотокамера Leica Wild RC30 и панорамная Vinter 900B (обеспечивала обзор в 41є в направлении полёта и 140є – в направлении, перпендикулярном ему. Самолет сертифицирован по ДОН в июле 2002 года.

Чехия

В 1990 году гражданский Ан-30 передан Болгарией в ЧСФР, где он в последующем использовался, в том числе, и для полётов по Открытому небу. Машина получила изменённое БРЭО, её оснастили РЛС производства ФРГ, после чего присвоили обозначение Ан-30FG. Выведен из боевого состава в 2003 году, находится на аэродроме Кбели.

Самолёт оборудовался для полётов по ДОН кадровой фотокамерой Zeiss LMK 1000/9.

Ан-26



Венгрия

Самолёт наблюдения создан на базе транспортного Ан-26 (б/н 407), поставленного в страну ещё во времена СССР. На месте выреза для люка вынужденного покидания в нижней части фюзеляжа установлено остекление, а над ним – фотокамера. Первоначально использовалась французская камера Omera-33, а после нескольких лет эксплуатации установлена Leica Wild RC-30.

Сертификация самолёта наблюдения проведена 15-29 апреля 2002 года на аэродроме Нордхольц (ФРГ).

Ту-154М
РФ



Машина была переоборудована из Ту-154М-Лк-1 (СССР-85655), построенного в 1989 году. Первоначально самолёт принадлежал 70-му оитапон (аэродром Чкаловский), приданному ЦПК им.Ю.А.Гагарина, и использовался для тренировок космонавтов.

Ту-154ОН включает четыре фотоаппарата, применяемых одновременно, видеокамеру, радиолокационную станцию бокового обзора “РОНСАР” и инфракрасные датчики.

Испытания РЛС БО, разработанной в НИИ “Кулон”, выполнены в 1999 году совместно с немецкими специалистами.

Испытательные и тренировочные полёты на Ту-154М-ОН выполнены в 2003 году, его сертификация состоялась в апреле следующего года на аэродроме Нордхольц (ФРГ).

Самолёт, как правило, используется российской стороной для полётов согласно ДОН над территориями США и Канады. Первый такой полёт состоялся в 2000 году. Хотя в 2008 году Ту-154-ОН летал и над Европой (Италия). В 2009 году самолёт передали в состав одного из полков 8-й адон (Чкаловский), который в 2011 году “влился” в 800-ю АБ (ОН), а остальные ЛА бывшего 70-го оитапон передали в состав авиации Роскосмоса.

ФРГ

В мае 1995 года в самолёт наблюдения переоборудовали один из Ту-154М, доставшихся ФРГ в наследство от ГДР (эксплуатировался в правительственном отряде). Машину оснастили четырьмя оптическими фотокамерами VOS GO (две вертикальных и две боковых), тремя видеокамерами LMK, ИК-датчиками линейного сканирования и РЛС БО российского производства.

Самолёт, готовясь к сертификации, успел выполнить несколько тренировочных миссий, в т.ч. и над территорией РФ (хотя первоначально российская сторона планировала выделять для иностранных делегаций только свои самолёты). Однако 13 сентября 1997 года этот Ту-154 столкнулся в 100 км от западного побережья Намибии на высоте 12000 м с американским С-141В. На его борту находилось 24 человека. Основной причиной катастрофы стал недостаточный уровень радиолокационного контроля в этом регионе.

После потери самолёта планировалось переоборудовать для полётов по ДОН ещё один Ту-154М или Эйрбас, но затем от этих планов отказались.

Далі буде.

©Сергей Дроздов.
Специально для “Крила України”.

Генеральний конструктор

Закінчення. Початок на 5 стор.

Д.Ківа вважає, що одним з головним принципів вітчизняного авіабудування є забезпечення надійної експлуатації “Анів” в різних умовах, адже ці літаки працюють не лише у “цивілізованому світі”, але і в регіонах, які за багатьма чинниками ще залишаються “зеленими островами” нашої планети – холодному Заполяр’ї, у спекотному екстремальному вологому кліматі, або на високогір’ї. Так, Ан-148-100, розрахований на 85 місць, довів свою придатність до польотів у діапазоні температур аеродрому від – 55 до +45 градусів, а турбогвинтовий Ан-140 на 52 місця успішно працює в умовах Якутії, систематично виконуючи посадки на різні типи ґрунтів. Саме це і робить літаки “Антонов” конкурентоспроможними на світовому ринку.

Д.Ківа спрямовує діяльність підприємства не лише на створення вітчизняних “ноу-хау”, а й на використання світових досягнень в нових технологіях та наукових ідеях, що дозволяє зміцнити позиції вітчизняного авіабудування та підвищити статус нашої держави у світі. Плідна діяльність у справі концентрації наукового потенціалу на ДП “Антонов” та запровадження інноваційних рішень при створенні літаків дозволили Дмитру Семеновичу створити розгалужену систему міжнародних зв’язків, інтегрувавши зусилля провідних міжнародних авіакомпаній на серійне виробництво “Анів” у 5 країнах світу, здійснювати спільні проекти з фірмами з 10 країн, закуповувати комплектуючі деталі для серійного виробництва в 15 країнах. У спорудженні Ан-148 взяли участь 34 підприємства України, більше 130 підприємств РФ і близько 30 підприємств із Західної Європи. Значного розвитку отримала співпраця з підприємствами США, Німеччини, Великобританії, Франції та інших країн Західної Європи.

Укладаючи угоди з іноземними партнерами, Дмитро Семенович твердо, самовіддано відстоює інтереси колективу. Він знаходить десятки аргументів на захист підприємства, здатен годинами, днями і навіть місяцями вести виснажливі переговори, не звертаючи уваги на своє здоров’я. Це було і в Ірані, і в Китаї, і в Москві, і в Києві. На мій погляд, така твердість в поведінці Генерального конструктора пояснюється його високою оцінкою конструктора як найважливішої професії в світі та праці конструктора як створювача нового.

У 2006-2010 роках під керівництвом Д.Ківи реалізовані масштабні авіаційні програми. Зокрема, був вдало завершений, випробуваний і сертифікований регіональний реактивний літак нового покоління Ан-148 та розпочата його експлуатація в Україні та Росії. Ан-148 став першим у світі пасажирським літаком, побудованим за “більш електричною” конфігурацією, яка передбачає зниження екологічного навантаження та різке скорочення використання гідравліки. Свій перший комерційний політ з перевезення пасажирів Ан-148 здійснив з Харкова до Києва 2 червня 2009 р. під прапором вітчизняної авіакомпанії “АероСвіт”. В грудні того ж року відбувся перший комерційний рейс Ан-148 авіакомпанії “Росія” (РФ). В 2011 р. ці літаки поповнили парки ще двох авіакомпаній – “МАУ” (Україна) та “Польот” (Росія). Одинадцять Ан-148, які сьогодні експлуатуються, освоїли більше 60 внутрішніх маршрутів України та Росії, виконують польоти в 65 міст 37 країн світу. Місячний наліт окремих Ан-148 авіакомпанії “Росія” перевищив рекордний показник в 400 годин, середньомісячний наліт літака досяг 320 годин. В лютому цього року один з Ан-148 за добу налітав 18 годин. Загальний наліт парку перевищив 40 000 годин. Пасажирами Ан-148 стали близько мільйона чоловік.



Дмитро Семенович вручає ключі від помешкання співробітниці підприємства

Вдалий початок експлуатації Ан-148 та потреби авіакомпаній прискорили рішення Д.Ківи розпочати роботи із створення нового літака Ан-158 на 99 пасажирських місць. Літак був успішно побудований і надзвичайно швидко випробуваний, що дало можливість його сертифікувати у лютому 2011 року. Зараз на літак є попит, підписані контракти з його виготовлення на виробничих потужностях ДП “Антонов”. На підприємстві діє довгострокова програма виробництва літаків Ан-148, Ан-158 та їх модифікацій, до реалізації яких залучені підприємства багатьох країн світу. Загалом у серійному виробництві цих літаків використовуються агрегати та цілі бортові системи виробництва 214 підприємств з 15 країн світу, в тому числі України, Росії, Німеччини, Франції, США, Італії, Канади, Швейцарії.

Д.Ківа підписав нові домовленості з російськими партнерами щодо спільної реалізації програми з будівництва військово-транспортного літака короткого зльоту та посадки Ан-70, аналогів якому у світі немає. Ан-70 здатний підіймати з ґрунтової полоси довжиною 600 м вантаж масою до 20 т з подальшим транспортуванням на відстань до 3000 км, а фюзеляж літака уміщає 98% спеціальної техніки, що використовується військовими.

Активно розвиває Д.Ківа програму важкого транспортного літака Ан-124-100 “Руслан”. З цим літаком пов’язана велика частина його трудової діяльності. Наведу лише декілька фрагментів. В 1992 році владні органи США, Великої Британії, Франції та інших країн заборонили польоти Ан-124 в своєму повітряному просторі, мотивуючи це відсутністю сертифіката льотної придатності на цей літак. Чому? Тому, що літаки Ан-124 вдало працювали на ринку авіаперевезень, і авіакомпанії цих країн вирішили позбавитися небезпечного конкурента.

Фірма “Антонов” мала значні фінансові збитки. Отже, сертифікацію Ан-124 за цивільними нормами необхідно було провести якнайшвидше. Реалізацію цієї складного завдання доручили Д.Ківі.

По-перше, необхідно було виконати аналіз та переоформлення матеріалів випробувань Ан-124, проведених для підтвердження відповідності літака військовим нормам. По-друге, відпрацювати, погодити та виконати додаткову програму льотних та стендових випробувань.

Дмитро Семенович наполегливо взявся до справи. Було проаналізовано близько 200 актів, звітів, висновків та інших матеріалів з випробувань Ан-124, розроблено більше тисячі доказових документів, які встановили відповідність літака цивільним нормам. І все це лише за півроку! Запорукою цього високого результату стало вміння Дмитра Семеновича чітко організовувати величезний колектив учасників сертифікації, досконале знання норм льотної придатності, його невтомність та працездатність.

В 2003-2004 рр. авіакомпанія “Антонов” зазнала потужного удару. Два літаки Ан-124-100 “Авіаліній Антонова” були заарештовані властями Канади та Бельгії за позовом компанії TMR Energy Ltd. до Фонда державного майна України. За безпосередньою участю Д.С.Ківи та під його керівництвом з боку ДП “Антонов” було вжито законних дій, які дозволили довести в суді неправомірність висунутих обвинувачень. В 2005 р. обидва літаки повернулися на Батьківщину. Це стало одним з ключових факторів подальшого співробітництва “Антонов” з іноземними компаніями в рамках виконання повітряних перевезень.

Д.Ківа опікується програмою модернізації Ан-124-100 та поновленням серійного виробництва літака. Останнім часом під його керівництвом були розроблені, побудовані та сертифіковані літаки Ан-124-100М, Ан-124-100-150 та Ан-124-100М-150. Отримані відповідні Доповнення до Сертифікати типу літака. Ця важлива робота була відзначена Державною премією України з науки і техніки за 2010 р.

Сьогодні на підприємстві розробляються нові варіанти “Руслана” — комерційний Ан-124-300 та військово-транспортний Ан-124-200. “Нові літаки будуть відрізнятися довершеним радіоелектронним устаткуванням, модернізованою кабіною екіпажу, збільшенням на 80% ресурсів та строком експлуатації”, – підкреслив Д.Ківа у доповіді на третьому Європейському конгресі з транспортної авіації, що відбувся у Берліні.

В планах авіаційного підприємства – й подальша модернізація Ан-225 “Мрія” для використання у міжнародних транспортних перевезеннях – комерційних, військових, гуманітарних. З цією метою Президент – Генеральний конструктор провадить разом із партнерами модернізацію двигунів та навігаційного устаткування літака відповідно до сучасних норм щодо шуму на місцевості, суттєво переглядає екологічні характеристики “Мрії”.

Серед перспективних проектів Д.Ківи – розробка нового вантажного літака Ан-178 з максимальним вантажем 18 т. Цей літак має замінити літаки класу Ан-12, термін використання яких добігає кінця. Основне завдання, яке ставить Дмитро Семенович, – це створення багатоцільового літака, конче необхідного як для військово-транспортних, так і комерційних перевезень.

Особливу увагу Д.Ківа приділяє літакам спеціального призначення. Загалом, на ДП “Антонов” розроблено близько 80 машин такого типу. Значне місце у сучасному поколінні літаків спеціального призначення належить протипожежному Ан-32П, модернізованому на базі Ан-32. Це єдиний у світі літак, що може використовуватися на аеродромах, розташованих на висоті 4000 м, та виливати на вогонь відразу 8 т протипожежної рідини. Як багатофункціональний протипожежний засіб, Ан-32 може доставляти у місця пожеж рятівників, вантажі, евакуювати потерпілих, вести моніторинг зони лиха. Серед спеціальних літаків користуються популярністю морський патрульний літак, призначений для берегової служби охорони, Ан-74МП, оснащений сучасним обладнанням, та медичний літак Ан-74ТК-100С, що має усе необхідне устаткування для термінового лікування хворих та їх швидкої доставки до медичних закладів. Для перевезення VIP-персон використовуються модифіковані літаки Ан-72/74, які у порівнянні зі своїми закордонними аналогами мають можливість експлуатації на малопідготовлених ґрунтових аеродромах.

Значну увагу Дмитро Семенович приділяє організації транспортних перевезень. Підрозділ “Авіалінії Антонова”, створений 1989 р., спеціалізується на міжнародних перевезеннях вантажів. Щотижня питання щодо поліпшення роботи цього підрозділу розглядаються Д.Ківою на спеціальних нарадах та контролюються ним особисто. Така увага дозволила значно підвищити інтенсивність і, відповідно, рентабельність авіаперевезень, вийти на прямі договори з іноземними авіакомпаніями. Зокрема, важлива угода підписана Д.Ківою з російською авіакомпанією “Волга-Днепр”, за якою здійснюється скоординоване перевезення міжнародних вантажів “Авіалініями Антонова” і авіакомпанією “Волга-Днепр”.

Зусилля Д.Ківи щодо організації роботи “Авіаліній Антонова” дозволили досягти приблизно 3 % світових обсягів транспортування великогабаритних та надважких вантажів до 800 аеропортів світу. На рахунку транспортного підрозділу – унікальні перевезення, у тому числі трансформатора вагою 175 т з австрійського міста Лінц до американського Х’юстона; генератора масою 187,6 т з Франкфурта (Німеччина) до Єревана (Вірменія); будівельної техніки вагою 247 т із Праги (Чеська Республіка) до Ташкента (Узбекистан). У березні 2011 р. на замовлення Франції український “Мрія” через авіакомпанію “Авіалінії Антонова” доставила техніку та обладнання вагою 140 т до японської Фукусіми. “Авіалінії Антонова” отримали статус національної авіакомпанії, а США надали їй “п’ятий ступінь свободи”, дозволивши виконувати внутрішні рейси з перевезення вантажів на замовлення американських кампаній. ДП “Антонов” підписав довгострокові угоди з урядами 18 країн НАТО та ЄС.

Дмитру Семеновичу притаманні риси наукового та технічного передбачення. Д.Ківа – автор 176 наукових робіт, 16 авторських свідоцтв і патентів у галузі розробки пасажирських, вантажних та багатоцільових літаків; досліджень з конструктивних і технологічних рішень для конкретних умов експлуатації; досліджень і розробок методів забезпечення високої надійності, безпеки і ресурсу літаків. Його науковий доробок присвячений вивченню характеристик композиційних матеріалів на основі вуглецевих волокон і методів збільшення жорсткості металевих конструкцій шляхом зміцнення їх вуглепластиками. Учений запропонував та обґрунтував принципи пошуку раціональних конструктивно-технологічних рішень, в основі яких – залежність між системами якісного пріоритету композиційних матеріалів й експлуатаційних вимог до конструкції літаків, що дозволило зменшити їхню вагу та збільшити ресурс, зберігаючи високу польотну безпеку. Дмитро Семенович – доктор технічних наук, професор, заслужений діяч науки і техніки України, лауреат Державної премії України в галузі науки і техніки, академік Національної академії наук України, Герой України.

За визначний особистий внесок у зміцнення економічного потенціалу України та вагомі заслуги у розвитку вітчизняної авіаційної галузі Д.Ківа нагороджений багатьма високими відзнаками, нагородами. Він – лауреат премії імені О.К. Антонова НАНУ, має ордени “За заслуги” І, ІІ та ІІІ ступенів, Орден Ярослава Мудрого V ступеня, відзначений нагородою НАНУ “За наукові досягнення”. Д.Ківа удостоєний Державного Ордена за значні заслуги у розвитку авіаційної галузі України. Ця нагорода якнайкраще засвідчує суспільне визнання його особистого внеску у зміцненні позицій вітчизняної авіації, у тому числі й на міжнародному рівні, є високою оцінкою роботи колективу авіабудівників, очолюваного Дмитром Семеновичем Ківою.

Особистий внесок Д.Ківи в забезпечення безпеки польотів відзначено нагородою міжнародної організації з забезпечення безпеки польотів Flight Safety Foundation (FSF). В дипломі, який було вручено Дмитру Семеновичу, зокрема, зазначено: “Він зробив свій внесок в безпеку польотів, забезпечивши передачу інформації, необхідної для підтримки льотної придатності повітряних суден від розробника – ДП “Антонов” – державам, експлуатантам та суспільству. Це вплинуло на підвищення рівня авіаційної безпеки в усьому світі і стало позитивним прикладом, якому мають слідувати інші виробники та держави”.

Дмитро Ківа – це досвідчений державний діяч. Він свідомий того, що розвиток авіаційної галузі в Україні створює сприятливі умови для розвитку багатьох інших галузей вітчизняної економіки. Тому Дмитро Семенович докладає зусиль до відродження літакобудування в Україні, перетворення країни на світового лідера з авіабудування. Він – Генеральний конструктор Ради генеральних конструкторів з створення та модернізації авіаційної техніки в Україні, що діє при Кабінеті Міністрів України з 2004 р.; член Міжвідомчої комісії з питань науково-технічної безпеки при РНБО; член Робочої групи з “Розвитку науково-технічної та інноваційної сфери” Комітету економічних реформ при Президентові України; член Національного комітету України по теоретичній та прикладній механіці. Д.Ківа входить до складу Національної ради із сталого розвитку України. Він вважає, що у країні є всі необхідні умови для відродження літакобудування. Перш за все, це – завершений тип виробництва, “розумові центри” – конструкторські бюро в Києві (літакобудування) і Запоріжжі (двигунобудування), є нові конкурентоспроможні моделі літаків, які користуються попитом у світі, є необхідні ресурси в державі, щоб виробляти їх серійно. Тому, на думку Президента – Генерального конструктора ДП “Антонов” Д.Ківи, вітчизняне літакобудування має майбутнє. Він неодноразово повторював: “Єдина мета моїх зусиль полягає в тому, щоб авіаційна промисловість України знову посіла гідне місце у світовому літакобудуванні, а фірма “Антонов” закріпила свій статус лідера у створенні конкурентоспроможних транспортних та регіональних пасажирських літаків”.

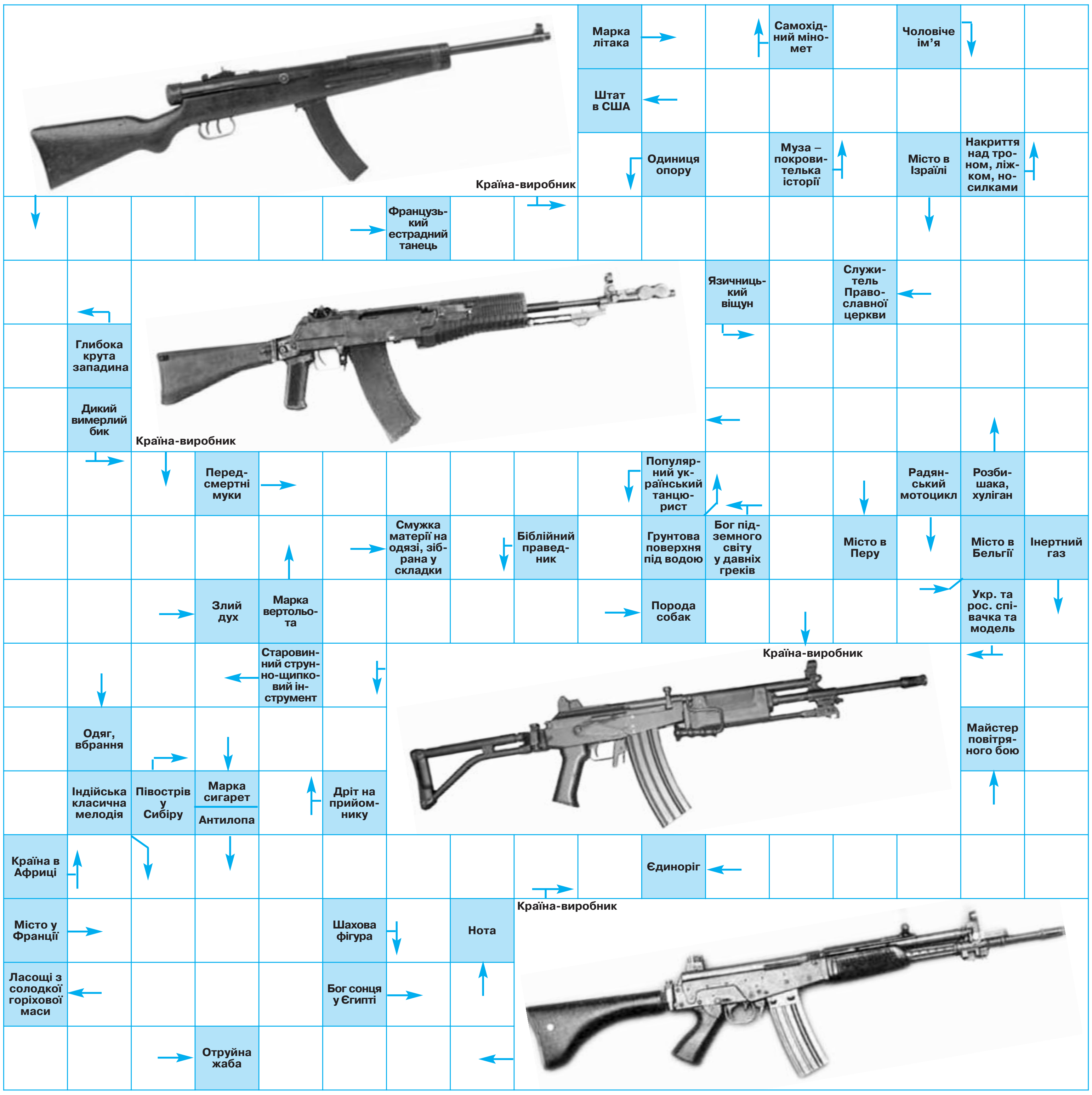
На завершення зазначу, що наш Президент – Генеральний конструктор Дмитро Семенович Ківа є гідним учнем Олега Костянтиновича Антонова.

О.К.Богданов,
заступник Генерального конструктора, вчений секретар НТР ДП “Антонов” спеціально для “Крила України”.

ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У
ТОВ “Прес Корпорейшн Лімітед”.
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А,
тел. (0432) 55-63-97

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця,
вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96,
0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Дизайн та верстка:
С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: О. Олехнович.
Перший редактор
Сергій Свенцицький.
Тир. 3400 (на місяць) Зам. № 122226.
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР
М. ПОПЛАВСЬКИЙ



ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В № 39



СУДОКУ

9						4	6	
5	2	6			3			8
				9		3		5
					9	2		
4		8				6		9
		5	4					
3		2		7				
8			5			9	3	6
	1	9						7

АВТОДРОМ

У Парижі Ford представив EcoSport



Новий компактний кросовер Ford Ecosport уперше постав перед публікою на Паризькому автосалоні. За обіцянкою розробників він повинен стати новою глобальною моделлю концерну Ford. Втім, на європейський ринок кросовер потрапить протягом найближчих півтора років. Конструктори Ford Ecosport стверджують, що ця модель поєднує в собі маневреність і економічність Fiesta із вражаючим екстер'єром і місткістю сучасного кросовера.

Для розробки Ford Ecosport використана так звана "глобальна платформа B" – вона ж лежить в основі хетчбека Fiesta. Тому цілком логічно очікувати, що базові модифікації кросовера одержать лише передній привід. У Європі Ecosport планується оснащувати знаменитим літровим трициліндровим двигуном Ecoboost, який не так давно переміг у конкурсі Engine of the Year ("Двигун року"). Найімовірніше, кросоверу дістанеться його найпотужніша 120-сильна модифікація. Крім того, в Ford обіцяли обладнати новинку й дизельним агрегатом. Однак яким саме, поки не уточнюють. Розробники лише запевняють, що це буде найкращий мотор у класі.

Серійний Ford Ecosport одержить як опції систему голосового керування Ford SYNC, систему Emergency Assistant, що автоматично викликає рятувальників у випадку серйозної аварії, а також комплексний пакет асистентів водія, куди увійдуть системи стабілізації й допомоги на підйомі. Про ціну новинки на європейському ринку поки не відомо, втім, "фордівці" обіцяють зробити його максимально доступним.

Підготував Сергій Клименко.
"Крила України".

ЦІКАВО

Україна та Росія готуються до відзначення 200-річного ювілею Великого Кобзаря

Україна та Росія спільно готуватимуться до 200-річного ювілею Тараса Шевченка, який відзначатиметься у 2014 році. Про це, як повідомляє сайт Кабміну, йшлося під час зустрічі Прем'єр-міністра України Миколи Азарова з керівником Федерального агентства у справах СНД, співвітчизників, які мешкають за кордоном, та з питань міжнародного гуманітарного співробітництва Костянтином Косачевим.

Під час зустрічі Росія передала Україні копії унікальних, раніше не відомих документів, пов'язаних з життям та творчістю Тараса Шевченка. Зокрема, це вірші Кобзаря російською мовою, копії його малюнків.

"Шевченко – великий поет, який творив як українською, так і російською мовами. Його надбання є унікальним і однаково цінним для наших народів", – зазначив він.

"Творчість Шевченка, як і багато іншого спільного культурного надбання українського та російського народів, поєднує наші країни", – зазначив Микола Азаров.

Нагадаємо, що 2014 рік в Україні Указом Президента оголошено роком Тараса Григоровича Шевченка. Цим наказом передбачено широке відзначення міжнародною спільнотою 200-річчя від дня народження Великого Кобзаря, зокрема у Російській Федерації, Республіці Казахстан, Литовській Республіці та Республіці Польща. Окрім того, планується організація та проведення всеукраїнського Шевченківського форуму "Свою Україну любіть!" та Шевченківського міжнародного літературного конгресу, започаткування гуманітарного проекту "Шевченківські читання". Передбачено завершення видання повного зібрання творів Тараса Шевченка у 12 томах та "Шевченківської енциклопедії" у 6 томах, здійснення факсимільного видання рукописних збірок творів, альбомів та листів Т.Г.Шевченка, видання "Кобзаря" іноземними мовами, зокрема англійською, німецькою, французькою, російською, польською, казахською, литовською, літопису життя і творчості Тараса Шевченка, альбому репродукцій художніх творів Тараса Шевченка, каталогу повернутих в Україну документів і матеріалів, пов'язаних із його життям і творчістю тощо.

Також заплановано надання підтримки діяльності Музею-квартири Тараса Шевченка в м.Санкт-Петербурзі (Російська Федерація), спорудження до 2014 року пам'ятника Т.Г.Шевченку у м.Астані (Республіка Казахстан) та вивчення стану об'єктів, що знаходяться в Україні та за кордоном, пов'язаних з ім'ям Т.Г.Шевченка, вжиття в установленому порядку заходів щодо їх збереження.

Підготувала Оксана Уретій.
"Крила України".